

Dietmar Rudolph

Parken auf Gehwegen

Problematik – Rechtslage – Handlungsbedarf

Vierte, überarbeitete Auflage



Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

Seit 1985 vertritt FUSS e. V. die Interessen der Fußgängerinnen und Fußgänger in Deutschland. Bei allen Fragen zum Fußverkehr sind wir Ansprechpartner für Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit. Wir erarbeiten Stellungnahmen und schlagen Änderungen für Gesetze und Richtlinien vor. Weil Gehen als wichtigster Baustein nachhaltiger Mobilität nicht isoliert betrachtet werden kann, arbeiten wir dabei mit Verbänden zusammen, die sich mit Rad-, Bus- und Bahnverkehr befassen.

Als **Fachverband** beraten und vernetzen wir Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und Politik. Als **Lobby** setzen wir uns für Fußgänger-Belange ein, etwa in der Straßenverkehrsordnung, in Planungsrichtlinien und im Bußgeldkatalog. Als **Bürgerinitiative** arbeiten wir dezentral in unseren Ortsgruppen an besseren Bedingungen für das Gehen. Als Teil der **Zivilgesellschaft** informieren wir Medien, veranstalten Vor-Ort-Aktionen und publizieren selbst.

Impressum

- Titel:** Parken auf Gehwegen: Problematik, Rechtslage, Handlungsbedarf
Herausgeber: Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.
Stand: 9. Mai 2025 – vierte, überarbeitete Auflage
Neuerungen: In der vierten Auflage wurden neuere Entwicklungen wie die Nationale Fußverkehrsstrategie und die Überarbeitung der VwV-StVO ergänzt. In die vorherige, dritte Auflage wurden neue Veröffentlichungen und Gerichtsurteile eingearbeitet, darunter das vieldiskutierte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Juni 2024. Ergänzt wurden weiterhin die Betrachtung der Rettungsfähigkeit und andere von Gehwegparkern ausgelöste Behinderungen. Erfreulicherweise ist das Kapitel „Fortschritte“ deutlich gewachsen. Aufgrund des erweiterten Umfangs wurde das Kapitel „Parken an und auf Querungsstellen“ in eine separate Dokumentation verschoben.
- Autor:** Dietmar Rudolph [stvu.info] – autoren@stvu.info
Mitarbeit: Roland Stimpel, Peter Struben
Kontakt: FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstr. 20
D-13357 Berlin
<https://www.fuss-ev.de/>
Telefon 030/4927473
E-Mail gehwegparken@fuss-ev.de
- Sprache:** Begriffe wie „Fußgänger“ und „Falschparker“ kommen in fast jedem Satz dieses Texts vor. Der besseren Lesbarkeit wegen werden diese Begriffe generisch benutzt und sind selbstverständlich ungeschlechtlich.
- Zitate:** Ebenfalls aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurden in den zitierten Gerichtsurteilen weiterführende Verweise weggelassen, ebenso einzelne Nebensätze, die im aktuellen Zusammenhang nicht relevant waren. Für die jeweils exakte Formulierung schlagen Sie bitte in der angegebenen Quelle nach.
- Danksagung:** Die Autoren bedanken sich bei allen, die durch Korrekturlesen, Recherche, Bildmaterial und Vorschläge an dieser Veröffentlichung Anteil hatten. Besonders nennen möchten wir:
S. Barth, U. Bauer, R. Bick, O. Dilling, J. Fleischhauer, S. Gerich, J. Gerlach, J. Götsche, R. Hammerbacher, D. Handt, A. Klein-Hitpaß, J. Klose, W. Köhler-Naumann, M. Lachenmann, Ch. Lang, M. Laukötter, S. Lieb, D. Maier, D. Müller, T. Rexhaus, Ch. Riße, C. Rudolph, S. Rudolph, U. Scharfenort, A. Schlansky, R. Schmidt, A. Schwab, B. Seckinger, B. Sluka, M. Stindl, H. Vongehr, C. Walbröhl, A. Wohlfrom, A. Wright, T. Zeyn
- Bildquellen:** Bilder 5 und 38: B. Seckinger, Bild 10: Abbildungen von Verkehrszeichen sind gemeinfrei. Digitalisierung: wikipedia.org, Bild 27: S. Barth, Bild 29: EBE Essen, Bilder 30 und 56: Stadt Heidelberg/Rothe, Bild 31: Feuerwehr Stadt Kiel, Bild 53: Stadt Ulm, Bild 54: Stadt Niederkassel, Bild 57: Stadt Mannheim, Bilder 87 und 88: Stadt Kiel/IKS, alle anderen Bilder: D./S./C. Rudolph
- Dieses Dokument darf in elektronischer Form beliebig kopiert und weitergereicht werden, solange der Text einschließlich dieses Impressums unverändert bleibt. Wir sind an einer möglichst weiten Verbreitung interessiert. Die jeweils aktuellste Version des Originals finden Sie auf den Webseiten stvu.info und fuss-ev.de
Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren. Für Ergänzungen, Korrekturen oder hilfreiche Kommentare sind wir dankbar.
© 2025 FUSS e.V. All rights reserved.

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort.....	4
Über diese Broschüre.....	5
Gehwege.....	6
Sinn und Nutzen von Gehwegen	6
Konflikte ums Gehwegparken	7
Rechtlicher Hintergrund	9
Gestern – heute – morgen	10
Befahren von Gehwegen	11
Beparken von Gehwegen	13
Erlaubtes Parken auf einem Gehweg.....	15
Legales Parken auf einem Gehweg	15
Gewichtsbeschränkung 2,8 t zGG	17
Leitungen freihalten	19
Verbotenes Parken auf einem Gehweg.....	21
Behinderung durch Gehwegparken	23
Gehwegparker behindern nicht nur Fußgänger	25
Leben retten	26
Gefährdung von Fußgängern	27
Vorsätzliches verbotenes Parken	28
Verantwortung des Halters	29
MOTORRÄDER und FAHRRÄDER	30
Machen aber doch alle	32
Grauzonen	32
Zusammenspiel von Ordnungsbehörden und Bürgern.....	36
Anregung für Kontrollen	36
Beseitigung von Gefahren	36
Anzeigen zu Ordnungswidrigkeiten	37
Qualifizierte Verstöße und Beweise	39
Nichteingreifen von Behörden	41
Parken rechtskonform und fußgängerverträglich organisieren.....	44
Sensibilisieren	44
Gefahrenabwehr	47
Rettungsfähigkeit sicherstellen	47
Analysieren und Prioritäten festlegen	48
Parkdruck	49
Parkkonzepte	50
Geschickte Straßengestaltung	51
Verstöße konsequent verfolgen	54
Legales Gehwegparken behördlich anordnen.....	57
Beschränkung des fließenden Verkehrs	57
Mindestbreite des Rest-Gehwegs	58
Gesamtwürdigung erforderlich	60
Kein Bestandsschutz	61
Kennzeichnung mit Zeichen 315	61
Zusätzliche Markierung der Parkfläche	62
Bauliche Voraussetzungen	62
Bordsteinhöhen	63
Gehwegparken im Bestand anordnen	63
Einflussnahme Betroffener	63
Personenbezogene Behindertenparkplätze anordnen	64
Fortschritte.....	67
Fortschritte bei Einsicht	67
Fortschritte bei der Ahndung verbotenen Gehwegparkens	68
Fortschritte bei angeordnetem Gehwegparken	69
Stichwortverzeichnis.....	71
Parken auf Gehwegen – Sanktionen.....	74

Geleitwort

Gehwege sind zum Gehen da. Das regelt die Straßenverkehrsordnung; das hat das Bundesverwaltungsgericht im Juni 2024 bekräftigt. Zu Fuß sind fast alle Menschen mehr oder minder oft unterwegs – auch sehr junge und sehr alte, Menschen mit Verletzungen und Behinderungen und solche, die wenig von Verkehrsregeln wissen. Sie alle benötigen den Gehweg als Schutz- und Bewegungsraum. Dafür setzt sich FUSS e.V. ein.

Nach den Straßengesetzen aller Bundesländer sind die Straßen zum Verkehr bestimmt. Damit haben auch die gehenden Verkehrsteilnehmer Anspruch auf ihre sichere und flüssige Benutzung. Das Halten und Parken von Fahrzeugen zählt zwar zum Gemeingebrauch, es gibt aber keinen Anspruch darauf, ein Kraftfahrzeug in direkter Nähe eines gewünschten Orts abzustellen. Es gibt keine öffentliche Verpflichtung, im Straßenraum für alle einen Parkplatz am gewünschten Ort bereit zu halten – wohl aber eine Verpflichtung, die Sicherheit und Flüssigkeit des Fußverkehrs zu gewährleisten.

Diese Broschüre will Kommunen und ihre Bürger darin unterstützen, die komplizierte Materie rechtlich korrekt und sachlich effizient zu behandeln. Denn häufig sind die Probleme nicht in schlechten Vorschriften begründet, sondern in fragwürdiger oder unterlassener Anwendung. Das betrifft zum einen das legalisierte Gehwegparken, zu dem wir in dieser Schrift zahlreiche Hinweise zu den oft nicht beachteten Erfordernissen und Hinderungsgründen geben. Wir gehen auch auf die vom Bundesrat im März 2025 beschlossene Ergänzung der VwV-StVO zu diesem Thema ein. Sie sollte wohl die Legalisierung des Gehwegparkens erleichtern, ihre Anwendung ist aber so aufwendig wie rechtlich fragwürdig.

Die Ahndung des weithin praktizierten illegalen Parkens auf Gehwegen gehört zu den rechtsstaatlichen Aufgaben kommunaler Ordnungsbehörden. Manche von ihnen aber unterlassen es nicht nur in Einzelfällen, sondern praktizieren ein pauschales Ermessen und setzen damit faktisch in diesem Punkt die Straßenverkehrsordnung in bestimmten Stadtgebieten oder Straßen außer Kraft. Sie stellen eine lokale behördliche Entscheidung über bundesweit geltende Rechtsnormen. Doch Bürger haben einen Anspruch auf Schutz vor Blockade ihrer Wege.

Diese Schrift setzt darauf, dass Kommunen sich als Hüter der Gesetze sehen und sich dem Anspruch aller auf ungehinderte Teilnahme am Straßenverkehr verpflichtet fühlen. Wir zeigen darin die Anforderungen an die Anordnung von Gehwegparken und die Restriktionen, die ihnen weiterhin entgegenstehen. Wir geben auch Hinweise, wie das Parken so organisiert werden kann, dass Autobenutzer es auf legale Weise tun können, statt in von anderen benötigte Straßenteile vorzudringen.

Roland Stimpel, Bundesvorstand FUSS e.V.



Über diese Broschüre

Das Parken auf Gehwegen sorgt immer wieder für teils unschöne Diskussionen zwischen Behörden, Politikern und Bürgern. Vielfach sind diese Diskussionen geprägt durch unterschiedliche Vorstellungen darüber, was erlaubt ist und was nicht.

Diese Broschüre beschreibt die Regelungen, Richtlinien, Probleme und Lösungen beim legalen und illegalen Parken auf Gehwegen. Sie soll über die rechtlichen Gegebenheiten seit der StVO-Novelle 2020 aufklären und so für die sachliche Grundlage sorgen, auf der Diskussionen geführt werden können.

Der Text richtet sich an Sachbearbeiter/innen und Entscheider/innen in Behörden genauso wie an Kommunalpolitiker/innen, Vereine, Bürgerinitiativen und nicht organisierte, interessierte Bürger/innen, also an alle, die das Parken in geordnete Bahnen bringen wollen. Es wurde versucht, juristische und verwaltungstechnische Sachverhalte möglichst allgemeinverständlich auszudrücken.



Bild 1: Gehwegparker belegen Straßenraum, der für Fußgänger vorgesehen ist.

Wir beginnen diese Broschüre mit einer Darstellung der Trennung von Fahrbahn und Gehweg sowie mit der Schutzfunktion, welche der Gesetzgeber dem Gehweg zuweist.

Im zweiten und dritten Teil befassen wir uns mit den unterschiedlichen Formen des Gehwegparkens: zulässigen und unzulässigen. Außerdem behandeln wir, wann und wie illegales Gehwegparken geahndet werden kann, soll und muss.

Verstöße gegen das Parkverbot auf Gehwegen müssen von Ordnungs- und Polizeibehörden geahndet werden, auch wenn diese Einsicht noch nicht bei allen Behörden angekommen ist. Da Ordnungskräfte nicht überall gleichzeitig sein können, erklären wir im vierten Teil Wege, über die jeder Bürger Gefahrenstellen oder Schwerpunkte melden kann.

Gehwegparken schränkt in vielen Städten die Sicherheit und den Raum zum Gehen oft stark ein. Es gibt aber Methoden, diesem Problem Herr zu werden, von denen im fünften Teil die wichtigsten Möglichkeiten vorgestellt werden. Dazu gehört die strukturierte Erfassung von Problemstellen, die Sensibilisierung von Behörden und Bürgern, die konsequente Ahndung von Verstößen sowie das Finden und Propagieren von Alternativen.

Von Fußgängerverbänden abgelehnt, aber derzeit in der Straßenverkehrsordnung zugelassen, ist das behördlich angeordnete, erlaubte Gehwegparken. Der sechste Teil unserer Broschüre behandelt deshalb die strengen Rahmenbedingungen, unter denen das Parken auf Gehwegen erlaubt werden kann und was beim Legalisieren des Gehwegparkens beachtet werden muss.

Die Kapitel richten sich jeweils vornehmlich an einzelne Lesergruppen: Regeln für die Erlaubnis legalisierten Gehwegparkens sind für Fachleute der Straßenverkehrsbehörden wichtig, die Verhinderung zugesperrter Gehwege betrifft Politiker und Entscheider der Stadtverwaltungen, zu verhängende Bußgelder interessieren Autofahrer und Ordnungsbehörden. Wer den kompletten Text liest, wird deshalb feststellen, dass manche besonders wichtigen Aspekte mehrfach aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet werden.

Wir hoffen, mit dieser Zusammenstellung eine Basis zu liefern, auf der das illegale Parken auf Gehwegen weitestgehend verhindert werden kann und das legale Parken auf Gehwegen nur dort erlaubt wird, wo es rechtskonform und für den Fußverkehr verträglich gestaltet werden kann. Über Rückmeldungen und einen Erfahrungsaustausch würden wir uns freuen.

Gehwege

Gehwege sind – genau wie die Fahrbahn, die Trennstreifen, die befestigten Seitenstreifen (Stand-, Park- und Mehrzweckstreifen), die Bankette, Bushaltestellenbuchten und Radwege – Bestandteile einer Straße.¹

Das OLG Hamm definiert: „Bei einem ‚Gehweg‘ handelt es sich um einen Weg, der für Fußgänger eingerichtet und bestimmt ist, von der Fahrbahn räumlich getrennt und als Gehweg – durch Pflasterung, Plattenbelag oder auf sonstige Weise – äußerlich erkennbar ist. Die Grenze zur Fahrbahn bildet grundsätzlich [d.h. im Normalfall]² die Bordsteinkante.“³

Ein Gehweg ist also der Teil einer Straße, der für Fußgänger bestimmt ist. Er ist von der Fahrbahn getrennt, die für die Fahrzeuge bestimmt ist. Die Straßenverkehrsordnung sagt dazu: „Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen.“⁴

**Fahrzeuge müssen die
Fahrbahnen benutzen.**

StVO

Das oberste deutsche Verwaltungsgericht, das Bundesverwaltungsgericht, stellt klar: „Für den fließenden Verkehr sind die Fahrbahnen den Fahrzeugen, die Gehwege den Fußgängern zur hauptsächlichen Nutzung zugewiesen. Diese Aufteilung des öffentlichen Straßenraums dient dem Interesse der Allgemeinheit an einer sicheren und leichten Fortbewegung aller Verkehrsteilnehmer.“⁵

Sinn und Nutzen von Gehwegen

Gehwege werden dort angelegt, wo es sinnvoll ist, Fahrverkehr und Fußverkehr zu trennen. Dies ist immer dann der Fall, wenn Fahrverkehr Fußgänger gefährden oder behindern könnte. Gehwege dienen als Schutzzone und exklusiver Verkehrsraum, insbesondere für Kinder, Senioren, Personen mit Mobilitätseinschränkungen und andere besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer.

Diese Schutzfunktion ist rechtlich unumstritten: „Der Fußgängerverkehr hat ein grundsätzlich berechtigtes Interesse, auf Gehwegen vom motorisierten Verkehr verschont zu bleiben; das Verbot des Gehwegparkens bezweckt allein den Schutz der Benutzer des Gehwegs.“⁶

Noch einmal das Bundesverwaltungsgericht: „Das Verbot, auf dem Gehweg zu parken, schützt in erster Linie die Fußgänger und andere berechnigte Gehwegnutzer. Sie können die Gehwege – wie vorgeschrieben oder jedenfalls erlaubt – nur benutzen, soweit dort nicht Fahrzeuge parken.“⁷



Bild 2: Gehwege werden angelegt, damit Fußgänger nicht auf der gefährlichen Fahrbahn laufen.

¹ Genaue Definitionen finden sich in den Straßen- und Wegegesetzen der Länder.

² Verdeutlichung durch die Autoren

³ OLG Hamm, 08.02.1994 – 3 Ss OWi 1215/93, mit Verweis auf BGH VRS 4, 388; OLG Düsseldorf VM 1992, 70/71

⁴ § 25 Abs. 1, § 2 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO)

⁵ BVerwG, 06.06.2024 – 3 C 5.23

⁶ VG Bremen, 11.11.2021 – 5 K 1968/19

⁷ BVerwG, 06.06.2024 – 3 C 5.23

Die Ausgestaltung von Gehwegen sollte sich nach dieser Schutz- und Verkehrsfunktion und der jeweiligen Bedeutung des Fußverkehrs vor Ort richten. Nicht nur in dicht bebauten Gebieten, sondern auch in der Nähe von Schulen oder in Geschäftsbereichen, hat Fußverkehr oft eine höhere Bedeutung als der Fahrverkehr.

Zudem ist jeder Auto- und Radfahrer auch Fußgänger, und sei es nur auf dem Weg zum Fahrzeug. Hier möchte er genauso geschützt werden wie der reine Nur-Fußgänger.

Bei der Neuplanung sollten Gehwege derart dimensioniert werden, dass sie dieser Schutzfunktion und der zu erwartenden Fußverkehrsdichte gerecht werden. Die notwendigen Breiten werden dabei durch einschlägige Richtlinien empfohlen.⁸

Die Richtlinien berücksichtigen hierzu neben der Anzahl von Fußgängern (Überholverkehr, Begegnungsverkehr) auch die „Breite“ von Fußgängern. Ein Erwachsener mit zwei Kindern, eins im Kinderwagen, eins an der Hand, braucht mehr Platz als eine Einzelperson. Gleiches gilt für den Rollatorfahrer mit Begleitperson, die als Sturzsicherung neben und nicht hinter ihm gehen muss. Wem das zu exotisch ist, der stelle sich einfach zwei große Einkaufstaschen vor.

Viel Platz auf dem Gehweg brauchen auch Kinder im Grundschulalter, die mit Fahrrädern, Tretrollern, Rollschuhen und anderen „Fahrzeugen“ lernen, sich im Verkehr zu bewegen. Bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen Kinder mit ihren Fahrrädern auf dem Gehweg fahren und dürfen nicht auf die Fahrbahn ausweichen.⁹

Zur Schutzfunktion gehört auch, dass zwischen dem eigentlichen Gehbereich und einer angrenzenden Fahrbahn ein Sicherheitsraum (50 cm, bei sehr wenig befahrenen Straßen 30 cm) vorgesehen ist. Dieser verhindert, dass direkt am Fahrbahnrand schnell vorbei fahrende Fahrzeuge Fußgänger verletzen können, die auf dem Gehweg unterwegs sind.

Im Kapitel „Legales Gehwegparken behördlich anordnen“ werden wir genauer auf die geforderten Gehwegbreiten eingehen.

Konflikte ums Gehwegparken

Diskussionen über das Parken auf Gehwegen entzündeten sich meist an Situationen, in denen die Verkehrs- und Schutzfunktion von Gehwegen legal oder illegal aufgehoben oder eingeschränkt wird.

Auf der Suche nach einem Parkplatz halten sich viele Autofahrer nicht an die Verkehrsregeln. Weil sie nicht dazu bereit sind, einen legalen Parkplatz zu suchen, der möglicherweise etwas weiter von ihrem Ziel entfernt ist, wird jener Straßenraum, der ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten ist, zum Parken missbraucht.

Sowohl in der obersten Ebene der Politik als auch in der obersten Ebene der Verwaltung ist inzwischen angekommen, dass durch dieses egoistische Verhalten der Autofahrer Fußgänger nicht nur belästigt, sondern auch gefährdet werden.

**Gehwege sind Schutzräume
für Fußgängerinnen und
Fußgänger und daher von
anderen Nutzungen
freizuhalten.**

Verkehrsministerkonferenz

Die Verkehrsminister des Bundes und der Länder haben 2019 festgestellt: „Gehwege sind Schutzräume für Fußgängerinnen und Fußgänger und daher von anderen Nutzungen freizuhalten.“¹⁰

Der Deutsche Bundestag beschloss passend dazu, die Bundesregierung aufzufordern, „in der StVO sicherzustellen, dass Gehwege insbesondere für den Fußverkehr frei bleiben und nicht als Abstellplätze für Fahrzeuge zweckentfremdet werden.“¹¹

⁸ Für eine ausführliche Diskussion der notwendigen Gehwegbreiten siehe Struben/Rudolph: „Wie breit müssen Gehwege sein? Mindestgehwegbreiten nach den aktuellen Regelwerken“, FUSS e.V., 2022

⁹ § 2 Abs. 5 StVO

¹⁰ Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 9./10. Oktober 2019, Punkt 6.9, <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/19-10-09-10-vmk/19-10-09-10-beschluss.pdf>

¹¹ Deutscher Bundestag Drucksache 19/29766

Gehwege sollen für den Fußverkehr frei bleiben und nicht als Abstellplätze für Fahrzeuge zweckentfremdet werden.

Deutscher Bundestag

Die Problematik des Gehwegparkens fand auch Einzug in die im Februar 2025 veröffentlichte Nationale Fußverkehrsstrategie: „Die Blockierung von Gehwegen durch falsch parkende Fahrzeuge oder andere Hindernisse stellt ein häufiges Problem dar. Diese Umstände schaffen nicht nur gefährliche Situationen, sondern mindern auch erheblich die Attraktivität des Zufußgehens. Um diese Probleme erfolgreich zu adressieren, ist es notwendig, dass Länder und Kommunen die Einhaltung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften konsequent überwachen und Verstöße konsequent ahnden.“¹²



Bild 3: Parkende Fahrzeuge dringen in den Schutzraum der Fußgänger ein.

Autos sind überwiegend keine Fahrzeuge, sondern Stehzeuge. Im Schnitt parken PKW 96,8% der Zeit, ungefähr also 23 Stunden am Tag.¹³

Für diese Parkzeiten wird von Autofahrern öffentlicher Platz eingefordert. Viele Autofahrer glauben sogar, sie hätten einen Anspruch darauf.

Es gibt keinen Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum, erst recht nicht auf solchen in größtmöglicher Nähe.¹⁴ Die Benutzung einer Straße zum Zwecke des Parkens fällt zwar dort, wo das Parken nicht ausgeschlossen ist, unter den Gemeingebrauch, sie gehört aber nicht zum grundrechtlich gesicherten Anliegergebrauch.¹⁵ Aus dem Straßenanliegergebrauch¹⁶ „erwächst den Anwohnern einer Straße kein Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten unmittelbar bei ihren Grundstücken oder in angemessener Nähe eingerichtet werden.“¹⁷

Es gibt keinen Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum.

VG Köln

Der straßenrechtliche Gemeingebrauch lässt zwar das PKW-Parken auf bestimmten Straßenflächen zu, nämlich dort, wo es straßenverkehrsrechtlich erlaubt und nicht untersagt ist. Aber auch daraus kann niemand einen Rechtsanspruch ableiten. Noch nicht einmal in Bereichen mit Bewohnerparken gibt es einen garantierten Parkplatz. Die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis ist nämlich kein Parkticket, sondern lediglich eine Verwaltungsgebühr für dessen Ausstellung.



Bild 4: Ohne Rücksicht – Hauptsache Parkplatz gefunden.

¹² <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/fussverkehrsstrategie.pdf>

¹³ BMVI; Mobilität in Deutschland - Ergebnisbericht. Bonn 2019, S. 76

¹⁴ OVG Niedersachsen, 17.02.2012 - 7 ME 185/11

¹⁵ BVerwG, 06.08.1982 - 4 C 58/80

¹⁶ z.B. § 14a Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW), https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=2&bes_id=3894&aufgehoben=N

¹⁷ VG Köln, 13.05.2011 - 18 K 1172/11

Die öffentliche Hand braucht nicht für Parkflächen zu sorgen. Aber es gibt in Kommunen und Bundesländern Stellplatzsatzungen, die den Bauherren von Wohnraum und Gewerbe vorschreiben, dass und wie viel Parkraum bei Neu- und Ausbauten sowie Nutzungsänderungen auf privaten Flächen, also außerhalb des öffentlichen Straßenraums, geschaffen werden muss.

**Wer KFZ-Verkehr erzeugt,
muss parkende Fahrzeuge
grundsätzlich auf dem
eigenen Grundstück
unterbringen.**

Hier gilt das Verursacherprinzip: Wer KFZ-Verkehr erzeugt, muss parkende Fahrzeuge grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück unterbringen. Die Gemeinde muss nur für eigene bauliche Anlagen Parkmöglichkeiten bereitstellen.

Der Petitionsausschuss der Baden-Württembergischen Landtags stellt fest: „Ruhender Verkehr ist dem ‚fließenden‘ Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr nachzuordnen. Sofern die Zahl verfügbarer Parkplätze der Nachfrage nicht gerecht wird, ist eine Regulierung durch Parkgebühren sowie durch privat erstellte und somit nutzerfinanzierte Parkplätze möglich.“¹⁸



Bild 5: Kein Durchkommen mehr möglich

Wollen in einem Gebiet mehr Menschen ihr Auto abstellen, als privater und öffentlicher Raum dafür vorhanden ist, entsteht ein Fahrzeugüber-

schuss, der verniedlichend „Parkdruck“ genannt wird: Parkraum ist knapp.

Zudem besteht bei jedem Autofahrer der subjektive Wunsch, möglichst nah an Wohnung oder Arbeitsplatz zu parken, am besten auch noch kostenlos.

Kommen nun eine für den vorhandenen Parkraum zu große Zahl von Autos, die Bequemlichkeit des Autofahrers, die Angst vor Belästigung anderer Autofahrer oder vor Beschädigungen des eigenen Autos sowie ein mangelndes Verständnis für Sinn und Bedeutung des Gehwegs zusammen, wird oft die Abgrenzung der Fahrbahn überschritten und das Fahrzeug ganz oder teilweise auf dem Gehweg geparkt.

Fahrzeuge reichen so in den Schutzraum hinein, der für Fußgänger vorgesehen wurde. Fußgänger werden belästigt, behindert oder gar gefährdet.

Rechtlicher Hintergrund

Das Parken auf Gehwegen kann zulässig oder unzulässig sein. Die Regelungen hierzu sind bundeseinheitlich.

Die Straßenverkehrsordnung¹⁹ (StVO) ist eine vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr erlassene und vom Bundesrat gebilligte Rechtsverordnung für die Teilnahme am Straßenverkehr. Sie gilt für jeden, der im öffentlichen Straßenraum unterwegs ist: Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger usw. „Straße“ bezeichnet dabei nicht nur die Fahrbahn, sondern den gesamten öffentlichen Verkehrsraum zwischen den Grundstücken.

Die technische und administrative Umsetzung der StVO durch die Straßenverkehrsbehörden wird in der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“²⁰ (VwV-StVO) geregelt. Sie ist eine verwaltungsinterne Vorschrift, die für bundeseinheitliche Regelungen sorgt, und enthält unter anderem die Vorschriften, wo und wie Behörden legales Gehwegparken erlauben dürfen.

Bei Verstößen gegen die Regelungen der StVO handelt es sich laut Straßenverkehrsgesetz²¹ (StVG) um Verkehrsordnungswidrigkeiten, die

¹⁸ Landtag von Baden-Württemberg, Petition 16/1262, Drucksache 16/5059

¹⁹ http://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/

²⁰ http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm

²¹ <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>

nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten²² (OWiG) verfolgt werden und mit einer Geldbuße belegt sind. Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten kann nach § 56 OWiG eine Verwarnung ausgesprochen werden. Akzeptiert der Verkehrsteilnehmer eine Verwarnung, erspart er sich und der Behörde das aufwändige Bußgeldverfahren. Verwarnungen sind üblicherweise mit einem Verwarnungsgeld zwischen € 5 und € 55 belegt, können aber auch durch eine einfache Ermahnung ausgedrückt werden.

Für Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung gibt es Bußgeldregelsätze. Sie bestimmen die Höhe der Geldbuße „im Regelfall“, also im Normalfall, und stehen in der „Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr“²³ (Bußgeldkatalog-Verordnung, BKatV).

Um Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr statistisch einheitlich zu erfassen, ist jedem Bußgeldtatbestand eine sechsstellige Tatbestandsnummer zugeordnet. Dieser „Bundeseinheitliche Tatbestandskatalog“²⁴ (BT-KAT-OWI) wird vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) herausgegeben, im Verkehrsblatt als amtliches Druckwerk veröffentlicht und ist in der jeweils geltenden Fassung verbindlich.

Auf den folgenden Seiten gibt es Tabellen für die häufigsten Verkehrsverstöße in Zusammenhang mit dem Gehwegparken. In diesen ist neben der Nummer im Bußgeldkatalog und den Regelbußgeldsätzen soweit vorhanden jeweils auch die Tatbestandsnummer (BT-KAT-OWI, 15. Auflage) angegeben. Auch die angegebenen Bezeichnungen der Tatbestände sind weitgehend dem Tatbestandskatalog oder dem Bußgeldkatalog entnommen.

Gestern – heute – morgen

Rechtliche Regelungen sind einer fortlaufenden Entwicklung unterworfen. Ältere Straßenverkehrsordnungen und Verwaltungsvorschriften enthielten andere Regelungen, zukünftige können wieder abweichende Regeln enthalten.

Dieser Broschüre liegt die Fassung der Straßenverkehrsordnung zugrunde, die am 10. Oktober 2024 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht wurde und am folgenden Tag in Kraft trat. Seit 2020 flossen in die Straßenverkehrsordnung erhebliche Verbesserungen zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern vor Falschparkern ein, da „in Zeiten immer knapper werdender Verkehrsflächen dem Problem des unzulässigen Haltens oder Falschparkens auf den für den Fuß- oder Radverkehr vorbehaltenen Verkehrsflächen effektiv begegnet werden muss.“²⁵

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Broschüre wurde eine weitere, fußgängerfreundliche Überarbeitung der StVO diskutiert. Die von der Verkehrsministerkonferenz im April 2021 veröffentlichten, aber vom Bundesverkehrsminister noch nicht aufgegriffenen Vorschläge²⁶ umfassen auch Aspekte des Parkens, die in dieser Broschüre besprochen werden, beispielsweise Parken als Sichthindernis, eine konkrete Breitenvorgabe des Rest-Gehwegs beim angeordneten Gehwegparken sowie höhere Bußgelder beim Parken an Querungsstellen.

**In Zeiten immer knapper
werdender Verkehrsflächen
muss dem Problem des
Falschparkens effektiv
begegnet werden.**

Bundesrat

Bitte prüfen Sie in jedem Fall die aktuelle Rechtslage in Ihrem Bundesland und ob zwischenzeitlich eine veränderte Fassung der hier behandelten Verordnungen veröffentlicht wurde.

Die Autoren beschreiben in dieser Broschüre ihre Interpretation der geltenden Regelungen. Es handelt sich um keine Rechtsberatung.

²² http://www.gesetze-im-internet.de/owig_1968/

²³ https://www.gesetze-im-internet.de/bkatv_2013/

²⁴ https://www.kba.de/DE/Themen/ZentraleRegister/FAER/BT_KAT_OWI/btkat_node.html

²⁵ Begründung zur StVO-Novelle 2020, Bundesratsdrucksache 591/19, S. 115, <https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2019/0501-0600/591-19.pdf>

²⁶ <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf>

Befahren von Gehwegen

Parkverbote auf Gehwegen sind zunächst eine logische Fortsetzung des Fahrverbots auf Gehwegen. Die Straßenverkehrsordnung schreibt die Schutzfunktion von Gehwegen in einem ganz einfachen Satz fest: „Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen.“²⁷ (§ 2 Abs. 1)

Schon deshalb dürfen Fahrzeuge den Gehweg nicht benutzen – nicht zum Fahren, nicht zum Halten und nicht zum Parken. Dieses Verbot ist absolut.

Selbst das Überfahren eines Gehwegs, um von einem privaten Grundstück auf eine öffentliche Fahrbahn zu gelangen (oder umgekehrt), ist nicht selbstverständlich. So bedarf schon das Anlegen einer Zufahrt über einen Gehweg einer Genehmigung, sei es durch Bauplanungsrecht oder nachträglich als Sondernutzung.²⁸

Das grundsätzliche Fahrverbot auf Gehwegen wird nicht nur durch die Schutzfunktion des Gehwegs, sondern auch technisch begründet: Gehwege sind von ihrer baulichen Konstruktion her gar nicht für die Belastungen ausgelegt, die beim Befahren mit einem Kraftfahrzeug auftreten. So werden nicht nur Gehwegplatten beschädigt, sondern es können auch unter dem Gehweg verlaufende Versorgungsleitungen in Mitleidenschaft gezogen werden.

Die Genehmigungspflicht stellt sicher, dass eine Einfahrt entsprechend den Gesetzen des jeweiligen Bundeslands und den zugehörigen Gemeindesatzungen baulich darauf ausgelegt wird, das Gewicht eines Fahrzeugs auszuhalten, und dass eine Gefährdung des restlichen Fahr- und Fußverkehrs ausgeschlossen ist.

Selbst für Fahrzeuge zur Gehwegreinigung gilt dieses Befahrverbot, welches nur durch die Ausnahmegenehmigung in § 35 Abs. 6 StVO aufgehoben wird. Dort ist allerdings auch festgeschrieben, dass ein solches Fahrzeug nur bestimmte Belastungen auf den Gehweg ausüben darf, so dass dieser nicht beschädigt werden kann.

Da Gehwege nicht befahren werden dürfen, ist selbstredend auch das Halten auf einem Gehweg verboten. Sogar zum Be- und Entladen bedarf es einer Ausnahmegenehmigung, wenn dazu der Gehweg benutzt werden soll.²⁹



Bild 6: Auf einem Gehweg darf nicht gefahren und nicht gehalten werden.

Bußgelder in Zusammenhang mit dem Befahren von Gehwegen finden sich im Abschnitt „Straßenbenutzung durch Fahrzeuge“ des Bußgeldkatalogs. Sie gelten mit Einschränkungen auch für Radfahrer.³⁰ Für Benutzer von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scooter, Segway) gelten unverständlicherweise abweichende Bußgelder.

2	Vorschriftswidrig Gehweg benutzt	102100	€ 55
2.1	... mit Behinderung	102712	€ 70
2.2	... mit Gefährdung	102713	€ 80
2.3	... mit Sachbeschädigung	102714	€ 100
238	Mit einem Elektrokleinstfahrzeug eine nicht zulässige Verkehrsfläche befahren	610100	€ 15
238.1	... mit Behinderung	610101	€ 20
238.2	... mit Gefährdung	610102	€ 25
238.3	... mit Sachbeschädigung	610103	€ 30

Tabelle 1: Bußgelder für das Fahren auf Gehwegen

²⁷ Hervorhebung durch die Autoren

²⁸ Der in Landesstraßengesetzen definierte Anliegergebrauch umfasst oft, aber nicht zwangsläufig das Recht auf Anlage einer Zufahrt zu einem privaten Stellplatz; siehe u.a. VG Augsburg, 08.11.2017 – Au 6 K 17.631; VG Gelsenkirchen, 20.05.2008 – 14 K 1550/06; OVG Münster, 16.06.2014 – 11 A 1097/12

²⁹ VG Saarlouis, 29.08.2012 – 10 K 1899/11

³⁰ siehe dazu Dilling/Rudolph: „Unzulässiger Fahrverkehr auf Fußgängerverkehrsflächen“, NZV 11/2024, 532

141	Entgegen Zeichen 239 Gehweg befahren oder dort gehalten		
141.1	... mit einem Kraftfahrzeug über 3,5t zul. Gesamtmasse, ausgenommen PKW und Kraftomnibus	141736	€ 100
	... mit Gefährdung		€ 120
	... mit Sachbeschädigung		€ 145
141.2	... mit einem Kraftfahrzeug mit Anhänger oder einem Kraftomnibus	141158	€ 55
141.3	... mit einem anderen Kraftfahrzeug	141163	€ 50
141.4	... als Radfahrer	141169	€ 25
141.4.1	... mit Behinderung	141170	€ 30
141.4.2	... mit Gefährdung	141171	€ 35
141.4.3	... mit Sachbeschädigung	141172	€ 40
151	Beim Führen eines Fahrzeugs in einem Fußgängerbereich einen Fußgänger gefährdet		
151.2	... bei nicht zugelassenem Fahrzeugverkehr	141609	€ 70

Tabelle 2: Bußgelder für das Fahren auf Gehwegen, die zusätzlich mit blauen Verkehrszeichen versehen sind

Die im Bußgeldkatalog genannten Bußgelder sind Regelsätze. Sie gelten für den Normalfall und werden üblicherweise verhängt. Im begründeten Einzelfall darf der einschreitende Beamte von diesen Regelbußgeldern nach unten³¹, aber auch nach oben³² abweichen.

Die Formulierung „mit Sachbeschädigung“ in Nummer 2.3 BKat bezieht sich auf einen Unfall, der durch das verbotene Fahren auf dem Gehweg verursacht wurde. Dies kann auch ein Unfall mit Personenschaden sein.

Nicht ganz konsequent ist der Bußgeldkatalog in Bezug auf Gehwege, die zusätzlich mit einem der blauen Verkehrszeichen 239 („Gehweg“), 240 („gemeinsamer Geh- und Radweg“), 241 („getrennter Rad- und Gehweg“) oder 242.1 („Beginn einer Fußgängerzone“) ausgeschildert sind, denn dort nennt die BKatV teilweise abweichende Regelsätze und Bedingungen.

Für diese Vergehen sind die Bußgelder im Abschnitt „Vorschriftzeichen“ des Bußgeldkatalogs aufgeführt. (siehe Tabelle 2)

Das Befahren eines Gehwegs kann von der Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall erlaubt werden. Ein typisches Beispiel hierfür ist die Ausschilderung mit Verkehrszeichen 239 („Gehweg“) und dem Zusatzzeichen 1022-10 („Rad-

fahrer frei“). Allerdings ist die Freigabe von Gehwegen für Fahrräder oder andere Fahrzeuge eine häufige Quelle von Konflikten oder sogar Unfällen.



Bild 7: Die Freigabe von Gehwegen für Fahrzeuge provoziert Konflikte und Unfälle.

Ursache hierfür ist oft die mangelnde Regelkenntnis von Radfahrern oder Nutzern von E-Scootern: Neben dem Gebot, auf Fußgänger jegliche Rücksicht zu nehmen, gilt auf für Fahrzeugen freigegebenen Gehwegen, dass nicht schneller als mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf.³³

³¹ OLG Hamm, 09.02.1979 – 4 Ws 12/79

³² OLG Frankfurt/Main, 29.09.2022 – 3 Ss-OWi 1048/22

³³ ausführlich hierzu: Dilling/Rudolph: Fahrverkehr auf Fußgängerverkehrsflächen, NZV 11/2023, 505

Beparken von Gehwegen

Da Gehwege nicht befahren werden dürfen und auch das Halten auf einem Gehweg nicht gestattet ist, ergibt sich zwangsläufig, dass das Parken auf Gehwegen verboten ist.

Die Straßenverkehrsordnung bekräftigt dieses Verbot in § 12 Abs. 4: „Zum Parken ist der rechte Seitenstreifen, dazu gehören auch entlang der Fahrbahn angelegte Parkstreifen, zu benutzen, wenn er dazu ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren.“

**Zum Parken ist an den
rechten Fahrbahnrand
heranzufahren.**

StVO

Man muss also am Fahrbahnrand parken oder auf einem extra dazu eingerichteten Seitenstreifen. Seiten- und Parkstreifen haben laut OLG Hamm keine bauliche Trennung zur Fahrbahn.³⁴ Gehwege hingegen sind durch eine Bordsteinkante, in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch durch Pflasterlinien³⁵, von der Fahrbahn oder einem Seiten-/Parkstreifen abgetrennt.³⁶

Jenseits der Bordsteinkante darf in keinem Fall geparkt werden, außer dies wurde explizit erlaubt. Für den Ausnahmefall, dass Parken auf dem Gehweg erlaubt ist, ergänzt § 12 Abs. 4a, dass hierzu der rechte Gehweg zu benutzen ist.

Beide Abschnitte zusammen definieren das Parkverbot auf Gehwegen: „Aus der Zusammenschau von § 12 Abs. 4 StVO einerseits und § 12 Abs. 4a StVO andererseits ergibt sich, dass der Staat dem Bürger grundsätzlich verbietet, den Gehweg bzw. Teile davon zum Parken des Kraftfahrzeuges zu nutzen, und dies nur dort zulässt, wo es gesondert ausgewiesen ist.“³⁷

**Aus der Zusammenschau
von § 12 Abs. 4 StVO einer-
seits und § 12 Abs. 4a StVO
andererseits ergibt sich, dass
der Staat dem Bürger grund-
sätzlich verbietet, den
Gehweg bzw. Teile davon
zum Parken des Kraftfahr-
zeuges zu nutzen.**

VG Bremen

Welchen Sinn das Verbot des Gehwegparkens hat, fasst das Oberverwaltungsgericht Bremen so zusammen: „Dementsprechend wird in der zivilgerichtlichen Rechtsprechung § 12 Abs. 4 und 4a StVO dahingehend verstanden, dass das Verbot des Gehwegparkens allein dem Schutz der Benutzer der Gehwege dient. Es geht nicht um die Interessen der Allgemeinheit an der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, sondern um die Durchsetzung der Interessen bestimmter Verkehrsteilnehmer [nämlich der Fußgänger], deren Berechtigung die Straßenverkehrsordnung als schutzwürdig anerkennt.“³⁸

**Das Verbot des
Gehwegparkens dient allein
dem Schutz der Benutzer der
Gehwege.**

OVG Bremen

Das Parkverbot gilt auch für Fahrzeuge, die „nur ein wenig“ auf den Gehweg gefahren sind und teilweise noch auf der Fahrbahn oder dem Seitenstreifen stehen. Dies wird als „Halbbordparken“, „halbhüftiges“, „aufgesetztes“ oder einfach „halbes“ Parken bezeichnet.

Das Bundesverwaltungsgericht betont: „§ 12 Abs. 4 und 4a StVO verbieten das nicht durch Verkehrszeichen oder Markierung erlaubte Parken auf der gesamten Breite des Gehwegs und auch nur für kurze Dauer.“³⁹

³⁴ OLG Hamm, 14.03.1979 - 6 Ss OWi 2455/78

³⁵ § 39 Abs. 5 StVO

³⁶ OLG Hamm, 08.02.1994 - 3 Ss OWi 1215/93

³⁷ VG Bremen, 11.11.2021 - 5 K 1968/19

³⁸ OVG Bremen, 13.12.2022 - 1 LC 64/22

³⁹ BVerwG, 06.06.2024 - 3 C 5.23



Bild 8: Manchen Autofahrern muss man es noch einmal per Schild erklären.

Nur in Ausnahmefällen erlaubt die Straßenverkehrsordnung das Parken auf einem Gehweg. Dazu muss es explizit gestattet werden. Zu diesem Zweck gibt es das Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“) sowie die so genannte „Parkflächenmarkierung“.

Daher unterscheiden wir in den folgenden Kapiteln zwischen dem erlaubten und dem verbotenen Parken auf Gehwegen.

Erlaubtes Parken auf einem Gehweg

Wie im vorangegangenen Kapitel erläutert, räumt der Gesetzgeber dem Gehweg eine besondere Schutzfunktion ein. Das Parken eines Fahrzeugs auf einem Gehweg ist verboten, solange es nicht explizit erlaubt ist. Die Straßenverkehrsordnung sieht für die Erlaubnis ein eigenes Verkehrszeichen vor: Zeichen 315 („Parken auf Gehwegen“).

Auf Gehwegen darf nicht geparkt werden, soweit das nicht im Einzelfall durch Zeichen 315 oder durch eine Parkflächenmarkierung erlaubt wurde.⁴⁰

Auf Gehwegen darf nicht geparkt werden, soweit das nicht im Einzelfall erlaubt wurde.

BVerwG



Bild 9: Parken auf Gehwegen ist verboten, außer es wird explizit erlaubt.

An den meisten Stellen, an denen man Fahrzeuge auf einem Gehweg parken sieht, sucht man jedoch das Verkehrszeichen 315 vergeblich. Hier wird auf dem Gehweg geparkt, obwohl die Erlaubnis fehlt.

Für die rechtliche Darstellung müssen wir also unterscheiden zwischen dem zulässigen Parken auf einem Gehweg (in diesem Kapitel) und dem verbotenen Parken (im folgenden Kapitel). Wo bei es Fußgängern egal sein dürfte, warum ihnen ein Teil ihres Verkehrs-, Aufenthalts- und Schutzraums weggenommen wird.

Legales Parken auf einem Gehweg

Damit Parken auf einem Gehweg erlaubt ist, muss die Gehwegfläche von der Straßenverkehrsbehörde explizit zu diesem Zweck freigegeben werden. Im Kapitel „Legales Gehwegparken behördlich anordnen“ werden wir uns mit den strengen Bedingungen beschäftigen, unter denen ein Gehweg zum Parken freigegeben werden kann.

Hat die Straßenverkehrsbehörde die Eignung eines Gehwegabschnitts zum Parken überprüft und für positiv befunden, so kennzeichnet sie diesen Gehwegabschnitt mit dem Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“).

Auf dem Verkehrszeichen ist bildlich wiedergegeben, wo und wie auf dem Gehweg geparkt werden darf. Im Wesentlichen gibt es die Varianten „ganz“ und „halb“. „Ganz“ bedeutet, dass Fahrzeuge mit allen vier Rädern komplett auf dem Gehweg parken müssen und die Fahrbahn frei bleibt; „halb“ besagt, dass zwei Räder auf dem Gehweg und zwei Räder auf der Fahrbahn stehen müssen.

Weiterhin wird unterschieden, ob die Fahrzeuge „längs“ oder „quer“ zur Fahrtrichtung parken müssen. Zusätzliche Pfeile im Verkehrszeichen können angeben, ob der Parkbereich an diesem Schild anfängt, aufhört oder fortgesetzt wird. Und dann gibt es noch, insbesondere für die Aufstellung in Einbahnstraßen, von jeder Variante eine rechte und eine linke Version. Insgesamt gibt es 32 Varianten des Verkehrszeichens 315. Die angegebene Aufstellung ist einzuhalten, sonst wird ein Bußgeld erhoben. Wer beispielsweise mit allen vier Rädern auf dem Gehweg parkt, obwohl das Verkehrszeichen vorschreibt, dass zwei Räder auf der Fahrbahn bleiben müssen, handelt ordnungswidrig.

⁴⁰ BVerwG, 06.06.2024 – 3 C 5.23

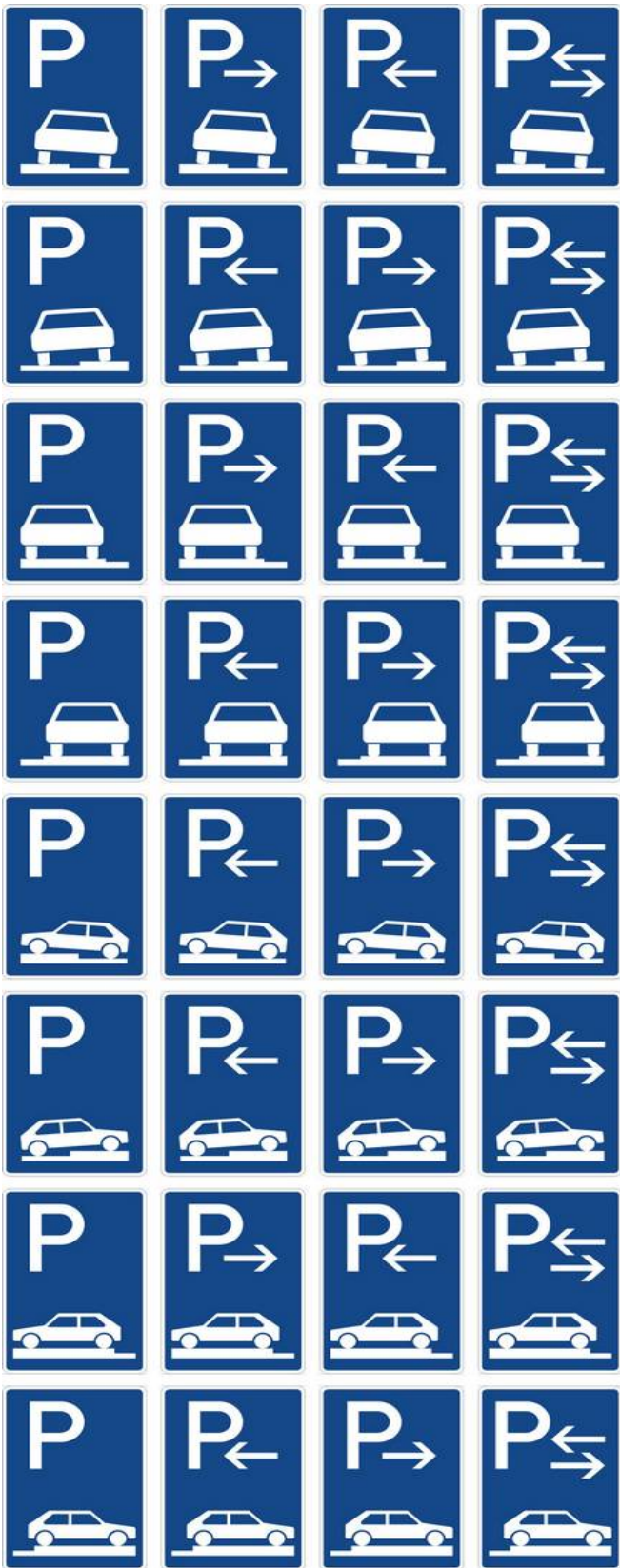


Bild 10: 32 Varianten des Verkehrszeichens 315



Bild 11: Falsche Aufstellungsart und auch noch jenseits der Markierung, also verbotenerweise auf dem Gehweg geparkt.

Sie parkten auf einem Gehweg entgegen der durch Zeichen 315 vorgeschriebenen Aufstellungsart.	142222	€ 10
... mit Behinderung	142223	€ 15
... länger als 3 Stunden	142224	€ 20
... mit Behinderung	142225	€ 30

Tabelle 3: Bußgelder bei Verstoß gegen die vorgeschriebene Aufstellungsart

Wo mit Zeichen 315 eine Aufstellungsart, also eine Anordnung der Räder auf Gehweg und Fahrbahn, vorgeschrieben ist, ist das Parken neben dem Gehweg, also mit allen Rädern auf der Fahrbahn, verboten.⁴¹



Bild 12: Wo Gehwegparken vorgeschrieben ist, darf nicht komplett auf der Fahrbahn geparkt werden – und auf dem Schutzstreifen für den Radverkehr schon gar nicht.

⁴¹ BGH, 25.05.1976 – 4 StR 461/75

Dies ist relevant beispielsweise für Lieferwagen oder LKW, die, wie nachfolgend erklärt, niemals auf einem Gehweg parken dürfen.

Wird das Parken auf einem Gehweg mit Verkehrszeichen 315 erlaubt, kann mit Parkflächenmarkierungen⁴² jener Gehwegbereich verdeutlicht (und beschränkt) werden, für den die Parkerlaubnis gilt. Als Parkflächenmarkierung sind durchgehende Linien möglich, Markierungsknopfreihen oder eine abgesetzte Pflasterlinie. Es reicht auch aus, lediglich die Ecken der Parkfläche zu markieren.⁴³

Markierungen für Parkflächen bestehen aus weißen Schmallinien (12 cm).⁴⁴ Als Parkflächenmarkierung genutzte Pflasterlinien müssen „ausreichend breit sein, in der Regel mindestens 10 cm, und einen deutlichen Kontrast“⁴⁵ aufweisen.

Parkflächenmarkierungen auf Fahrbahnen oder Gehwegen zeigen beispielsweise die Lage eines reservierten Stellplatzes für schwerbehinderte Menschen an. Beim halbhüftigen Parken zeigen Parkflächenmarkierungen, wie weit Fahrzeuge auf den Gehweg ragen dürfen oder welcher Bereich der Fahrbahn freigehalten werden muss. Sie können auch Anfang und Ende der Parkerlaubnis kennzeichnen.

Parkflächenmarkierungen auf Gehwegen bestimmen die Grenze zwischen Parkerlaubnis und Parkverbot. Wie schon im vorangegangenen Kapitel ausgeführt, ist das Parkverbot auf Gehwegen aufgrund der Schutzfunktion für schwächere Verkehrsteilnehmer absolut. Deshalb ist auch die Grenze von durch Parkflächenmarkierungen zugelassenen Parkplätzen auf einem Gehweg absolut.

Das VG Würzburg erklärt: „Die Außenkante der weißen Linie markiert die Grenze des Parkverbots, selbst wenn ein nur geringfügiges Hineinragen eines Kraftfahrzeugs über die weiße Linie ohne Gefährdung oder Behinderung anderer im Ordnungswidrigkeitenrecht noch nicht als ordnungswidriges Verhalten zu qualifizieren sein mag bzw. von einer Ahndung ermessensfehlerfrei abgesehen werden kann.“⁴⁶

Die Außenkante der weißen Linie markiert die Grenze des Parkverbots.

VG Würzburg

Parkflächenmarkierungen findet man außer auf Gehwegen auch in verkehrsberuhigten Bereichen oder einfach am Fahrbahnrand. Reicht die Breite einer Parkflächenmarkierung auf der Fahrbahn nicht aus, um ein Fahrzeug komplett innerhalb der Markierung zu parken, darf selbstverständlich nicht der angrenzende Gehweg genutzt werden. Stattdessen muss man sich einen legalen Parkplatz suchen, auf den das Auto passt.

Parkflächenmarkierungen dürfen auf Gehwegen ohne begleitendes Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“) angebracht werden. Auch in diesem Fall erlauben sie das Parken auf dem Gehweg innerhalb der markierten Fläche. Allerdings ist eine solche Markierung nicht selbsterklärend, weshalb sie laut VwV-StVO lediglich „dort zu erwägen [ist], wo nur wenigen Fahrzeugen das Parken erlaubt werden soll; sonst ist die Anordnung des Zeichens 315 ratsam.“

Gewichtsbeschränkung 2,8 t zGG

Wenn das Parken auf einem Gehweg erlaubt wird, darf in dem angegebenen Bereich des Gehwegs geparkt werden. Aber nicht von jedem und nicht überall. Verkehrszeichen 315 oder eine einfache Parkflächenmarkierung sind nämlich keine generelle Parkerlaubnis, sondern sprechen gleichzeitig zusätzliche Parkverbote aus.

Eines dieser Verbote betrifft das Gewicht des parkenden Fahrzeugs. Wir hatten im Zusammenhang mit Grundstückszufahrten bereits beschrieben, dass Gehwege baulich nicht dafür ausgelegt sind, schwere Lasten auszuhalten. Aus diesem Grund gibt die Straßenverkehrsordnung ein Maximalgewicht vor für Fahrzeuge, die auf einem freigegebenen Gehweg parken. So soll verhindert werden, dass z.B. ein 40-Tonner auf den Gehweg fährt und alle Gehwegplatten zerstört.

⁴² StVO Anlage 2 lfd. Nummer 74

⁴³ VwV-StVO zu Anlage 2 lfd. Nummer 74
Parkflächenmarkierungen

⁴⁴ FGSV: „Richtlinien für die Markierung von Straßen“ (RMS)

⁴⁵ analog zu VwV-StVO zu §§ 39 bis 43, IV Abs. 8

⁴⁶ VG Würzburg, 07.11.2012 – W 6 E 12.884



Bild 13: Typische Gehwegschäden durch zu schwere Fahrzeuge

Damit nicht jedes Fahrzeug individuell gewogen werden muss, ergibt sich das Verbot aus dem zulässigen Gesamtgewicht (zGG) des Fahrzeugs. Diese Größe ist in den Fahrzeugpapieren eingetragen und kann in den Datenbanken des Kraftfahrt-Bundesamts nachgeschlagen werden.⁴⁷



Bild 14: Die Achslast eines LKW lässt Gehwegplatten brechen.

Wenn ausnahmsweise ein Teil eines Gehwegs zum Parken freigegeben wird, so darf dort geparkt werden, wenn das parkende Fahrzeug ein zulässiges Gesamtgewicht von 2,8 t (2800 kg) nicht überschreitet.⁴⁸

Die Gewichtsgrenze ergibt sich aus der baulichen Struktur üblicher Gehwege: Oberfläche und Unterbau. Sie korrespondiert nicht mit der zulassungsrechtlichen Einstufung eines Fahr-

zeugs als PKW, auch wenn es die bildliche Darstellung auf dem Verkehrszeichen 315 suggeriert.

Wenn ausnahmsweise ein Teil eines Gehwegs zum Parken freigegeben wird, so darf das parkende Fahrzeug ein zulässiges Gesamtgewicht von 2,8 t nicht überschreiten.

StVO

Sie parkten auf einem Gehweg, der durch Zeichen 315 freigegeben war, obwohl Ihr Fahrzeug mehr als 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht hat.	142212	€ 10
... mit Behinderung	142213	€ 15
... länger als 3 Stunden	142214	€ 20
... mit Behinderung	142215	€ 30
Sie parkten auf einem Gehweg, der durch Parkflächenmarkierung freigegeben war, obwohl Ihr Fahrzeug mehr als 2,8 t zulässige Gesamtmasse hat.	141042	€ 15
... mit Behinderung	141043	€ 25
... länger als 1 Stunde	141044	€ 25
... mit Behinderung	141045	€ 35

Tabelle 4: Bußgelder beim Überschreiten des zulässigen Gewichts

Durch diese Gewichtsgrenze ausgeschlossen sind natürlich Lastkraftwagen, Omnibusse und größere Lieferwagen. Aber auch als PKW zugelassene Kleinbusse oder Wohnmobile überschreiten oft ein zulässiges Gesamtgewicht von 2,8 t.

Der Trend zu immer größeren und immer schwereren Sport-Geländewagen (SUV) sorgt dafür, dass auch halbwegs „normale“ PKW auf freigegebenen Gehwegen nicht mehr parken dürfen. Beispiele zu schwerer PKW aus der Produktion deutscher Unternehmen sind Audi Q7, BMW X6, Mercedes-Benz GLE, Porsche Ca-

⁴⁷ https://www.kba.de/DE/Themen/Typgenehmigung/CoC_Daten_Fahrzeugtypdaten/Veroeffentlichungen/SV4.html

⁴⁸ StVO Anlage 2, Nummer 74 und Anlage 3, Nummer 10

enne und VW Touareg.⁴⁹ Aufgrund der schweren Batterien haben SUVs mit Elektroantrieb teilweise schon ein Leergewicht von 2,5 t und liegen im zulässigen Gewicht weit darüber.



Bild 15: Auch große SUV wie dieser VW Touareg überschreiten die 2,8 t-Grenze.

Auch große SUV überschreiten die Grenze von 2,8 Tonnen.

Auto Club Europa

Obwohl die oben genannten Bußgelder sehr moderat sind, kann das unzulässige Parken mit schweren Fahrzeugen erhebliche finanzielle Folgen nach sich führen. Sollte die Gehwegfläche durch das Fahrzeug zu Schaden gekommen sein, kann der Verursacher für den Ersatz der aufgetretenen Schäden haftbar gemacht werden.

Leitungen freihalten

Neben eventuellen Beschädigungen durch das Gewicht parkender Fahrzeuge erzeugt das zugelassene Parken von Fahrzeugen auf einem Gehweg ein zweites Problem, mit dem sich die Straßenverkehrsordnung beschäftigt: Unter Gehwegen verlaufen üblicherweise Versorgungsleitungen, z.B. für Trinkwasser oder zur Gasversorgung der angrenzenden Häuser.

Solche Versorgungsleitungen sind mit Absperrventilen versehen, die sich normalerweise außerhalb der Gebäude unter dem öffentlichen

Gehweg befinden. Im Unglücksfall, z.B. bei einem Rohrbruch oder einem Gasleck, müssen Einsatzkräfte in der Lage sein, diese Absperrventile umgehend zu schließen.

Zusätzlich befinden sich unter dem Gehweg öffentliche Zugangsstellen zur kommunalen Wasserversorgung. Im Brandfall kann die Feuerwehr über solche Hydranten schnell Wasser aus dem vorhandenen Leitungssystem entnehmen.



Bild 16: Hydranten im Gehweg benötigt die Feuerwehr.

Beides geht natürlich nicht, wenn die Zugänge zu den Absperrventilen oder Hydranten durch parkende Fahrzeuge blockiert werden. Aus diesem Grund verbietet § 12 Abs. 3 Nr. 4 StVO, dass über „Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen“ geparkt wird, auch wenn dort das Gehwegparken erlaubt ist.

54	Sie parkten auf einem Gehweg, auf dem das Parken erlaubt ist, verbotswidrig über einem Schachtdeckel oder sonstigen Verschluss.	112322	€ 10
54.1	... mit Behinderung	112323	€ 15
54.2	... länger als 3 Stunden	112324	€ 20
54.2.1	... mit Behinderung	112325	€ 30

Tabelle 5: Bußgelder für das Parken über einem Schachtdeckel

⁴⁹ ACE Auto Club Europa e.V.: Luxus-SUVs – Zu dick zum Parken, <http://www.ace.de/grafiken>

Immer wieder beklagen deutsche Feuerwehren, dass Einsätze durch zugeparkte Hydranten erschwert werden.⁵⁰

Auch hier gilt wieder, dass die drohenden Bußgelder gering sind. Sollte jedoch ein Gasleck oder ein Brand nicht oder nur verzögert bekämpft werden können, weil ein Fahrzeug den Zugang zum Leitungssystem versperrte, sind wiederum Schadensersatzforderungen gegen den Verursacher denkbar – oder dass die Einsatzkräfte das falsch geparkte Fahrzeug ohne Rücksicht auf Schäden entfernen.



Bild 17: Im Gehweg liegen Zugänge zu Gas- und Wasserleitungen.

Das Parken auf Gehwegen muss mit dem Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“), bei einzelnen Stellplätzen eventuell nur durch eine Parkflächenmarkierung, explizit erlaubt werden. Ein abgesenkter Bordstein oder eine abweichende Pflasterung am Fahrbahnrand stellen keine Erlaubnis zum Gehwegparken dar. Lediglich in verkehrsberuhigten Bereichen (Verkehrszeichen 325), in denen es statt Fahrbahnen und Gehwegen nur gemischt genutzte Verkehrsflächen gibt, dürfen Belagwechsel Parkflächen kennzeichnen. Dies jedoch hält viele Autofahrer nicht davon ab, ihr Fahrzeug trotzdem ganz oder teilweise auf den Gehweg zu stellen. Wir kommen damit zum Thema des unzulässigen, illegalen Parkens auf Gehwegen.

⁵⁰ s.u.a. Feuerwehr Hamburg, Pressemitteilung vom 27.03.2024: Falschparker blockieren Hydrant „Leben von Bewohnern und Rettern gefährdet“

Verbotenes Parken auf einem Gehweg

Überall dort, wo Gehwegparken nicht explizit erlaubt ist, ist es verboten und stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Weil trotzdem immer mehr Fahrzeuge in die Schutzzone der Fußgänger eindringen, wurden durch die StVO-Novelle 2020 die im Bußgeldkatalog genannten Regelsätze für Geldbußen deutlich auf € 55 bis € 100 erhöht.

52a	Unzulässig auf Geh- und Radwegen geparkt	112454	€ 55
52a.1	... mit Behinderung	112655	€ 70
52a.2	... länger als 1 Stunde	112656	€ 70
52a.2.1	... mit Behinderung	112657	€ 80
52a.3	... mit Gefährdung	112658	€ 80
52a.4	... mit Sachbeschädigung	112659	€ 100

Tabelle 6: Bußgelder für das Parken auf Gehwegen



Bild 18: Fußgänger können ja einfach auf der Fahrbahn laufen.

Damit nicht genug: Für falsches Gehwegparken ausgesprochene Bußgelder ab € 60 haben laut Straßenverkehrsgesetz einen Eintrag im vom Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg geführten Fahreignungsregister (FAER) zur Folge.⁵¹ Mit Blick auf diesen Ausschnitt des Bußgeldkatalogs

heißt das: Parkt ein Fahrzeugführer länger als eine Stunde auf einem Gehweg, so wird automatisch seine Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs angezweifelt, und es wird ein „Punkt in Flensburg“ eingetragen.

Dieses Sanktionsniveau wurde mit der StVO-Novelle 2020 auf Wunsch der Verkehrsminister der Länder eingeführt. Der Grundtatbestand soll die Verwarnungsgeldobergrenze von € 55 ausschöpfen, qualifizierte Verstöße (Behinderung, Gefährdung, Dauer) sollen zu einem Punkt im FAER führen.⁵²

Parkt ein Fahrzeugführer länger als eine Stunde auf einem Gehweg, so wird ein „Punkt in Flensburg“ eingetragen.

nach StVG

Warum es nötig ist, dass behinderndes und längeres Gehwegparken zu einem Punkt in Flensburg führt, wird so begründet: „In Zeiten knapper werdender Verkehrsflächen stellt das unberechtigte Halten oder Parken auf dem Fuß- oder Radverkehr vorbehaltenen Verkehrsflächen eine konkret gefahrerhöhende Handlung dar. Die Verkehrsflächen können ihre Funktion als separierender Schutzraum nicht mehr erfüllen. Den aufgezählten Qualifizierungstatbeständen kommt daher eine unmittelbar verkehrssicherheitsgefährdende Bedeutung zu.“⁵³

⁵¹ Rechtsgrundlage ist § 28 StVG, https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/_28.html, zusammen Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/

⁵² Begründung zur StVO-Novelle 2020, Bundesratsdrucksache 591/19, Seite 6, <https://www.bundesrat.de/drs.html?id=591-19>

⁵³ Bundesratsdrucksache 591/19, Seite 125, <https://www.bundesrat.de/drs.html?id=591-19>

**Das unberechtigte Parken
auf dem Fußverkehr
vorbehaltenen
Verkehrsflächen stellt eine
konkret gefahrerhöhende
Handlung dar.**

Bundesrat

Wie schon beim Befahren eines Gehwegs beschrieben, ist der Bußgeldkatalog nicht ganz konsequent und weicht von dieser Tabelle ab, falls der Gehweg mit einem der blauen Verkehrszeichen 239 (Gehweg), 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg), 241 (getrennter Rad- und Gehweg) oder 242.1 (Beginn einer Fußgängerzone) ausgeschildert ist.



Bild 19: Auf mit blauen Zeichen markierten Gehwegen gelten leicht abweichende Bußgeldregeln.

144	Entgegen Zeichen 239 auf einem Gehweg geparkt	141184	€ 55
144.1	... mit Behinderung	141785	€ 70
144.2	... länger als 3 Stunden	141786	€ 70

Tabelle 7: Bußgelder für das Parken auf Gehwegen, die zusätzlich mit einem blauen Verkehrszeichen markiert sind

Beide Teile des Bußgeldkatalogs legen fest, dass für das Parken auf einem Gehweg im Regelfall mindestens ein Bußgeld von € 55 fällig ist. Bei mehr als einer bzw. drei Stunden oder bei Vorliegen einer Behinderung erhöht sich das Regelbußgeld bereits auf € 70 und zieht deshalb auch einen Punkt im Fahreignungsregister nach

sich. Gleichzeitig gelten behinderndes oder längeres Parken auf einem Gehweg als rechtlich zulässige Gründe für Abschleppmaßnahmen.⁵⁴



Bild 20: Fußgängerzonen sind Gehwege. Dort ist Parken verboten – wie dieses Schild noch einmal betont.

Was Autofahrer teilweise noch mehr schmerzt als Bußgelder und Punkte in Flensburg sind teure Schäden am Fahrzeug. Wer illegal auf einem Gehweg parkt, sollte deshalb bedenken, dass Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr mit Rollern und Fahrrädern auf dem Gehweg fahren müssen⁵⁵ und ihre Kinderfahrzeuge nicht unbedingt perfekt beherrschen.

**Die Risiken eines
rechtswidrig abgestellten
Fahrzeugs hat der Parkende
zu tragen.**

AG München

Im Zusammenhang mit Schadensersatzforderungen für ein dadurch beschädigtes Fahrzeug wurde gerichtlich klargestellt, dass die Risiken eines rechtswidrig abgestellten Fahrzeugs in erster Linie der Parkende zu tragen hat und nicht die übrigen Passanten. Es sei zuzumuten, dass der Autofahrer sein Fahrzeug ordnungsge-

⁵⁴ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: „Ruhender Verkehr“, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhender-verkehr-hinweispapier-fuer-die-strassenverkehrsbehoerden-bussgeldbehoerden-und-kommunen-in-bad/>

⁵⁵ § 2, Abs. 5 StVO

mäß abstellt. Es sei Dritten hingegen nicht zuzumuten, besondere Rücksicht auf das Fahrzeug zu nehmen.⁵⁶

Behinderung durch Gehwegparken

Überall, wo das Gehwegparken nicht explizit erlaubt ist, verstoßen Gehwegparker gegen die Parkvorschriften der Straßenverkehrsordnung. Diese Verstöße haben zur Folge, dass die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, wozu auch der Fußgängerverkehr zählt, erheblich behindert werden.⁵⁷

Wann liegt eine Behinderung vor, so dass der erhöhte Bußgeldsatz und damit auch der Eintrag ins Fahreignungsregister angesetzt werden muss? Der Rechtsprechung folgend, wird dazu berücksichtigt, welche Funktion ein Gehweg eigentlich haben soll, nämlich den sicheren und ungehinderten Fußverkehr.

Das Verwaltungsgericht Köln definiert, „dass eine Funktionsbeeinträchtigung des Fußweges vorliegt, weil auf dem verbleibenden Bereich zwischen Fahrzeug der Klägerin und Mauer ein problemloser Begegnungsverkehr zwischen Fußgängern und Kinderwagen oder Rollstuhl wohl nur noch eingeschränkt möglich gewesen wäre, in keinem Fall aber ein Begegnungsverkehr etwa zwischen zwei Kinderwagen.“⁵⁸



Bild 21: Eine Behinderung liegt vor, wenn zwei Fußgänger nicht mehr nebeneinander passen.

Das Oberverwaltungsgericht NRW drückt es ähnlich aus: „Um eine Funktionsbeeinträchtigung eines Gehwegs auszuschließen, genügt es nicht, einen schmalen Engpass zu belassen,

durch den Rollstuhlfahrer und Personen mit Rollator oder Kinderwagen ‚mit Mühe und Not‘ passieren können. Vielmehr muss auch ein problemloser Begegnungsverkehr unter ihnen und mit Fußgängern möglich bleiben.“⁵⁹



Bild 22: Es reicht nicht, wenn Personen mit Kinderwagen die Engstelle „mit Mühe und Not“ passieren können.

Um eine Funktionsbeeinträchtigung eines Gehwegs auszuschließen, muss ein problemloser Begegnungsverkehr unter Rollstuhlfahrern und mit Fußgängern möglich bleiben.

OVG NRW

Eine Behinderung liegt also vor, wenn der Gehweg durch das falsch parkende Fahrzeug so eingeschränkt wird, dass ein problemloser Begegnungsverkehr von Fußgängern, Rollstuhlfahrern und Kinderwagen nicht mehr möglich ist.

Die konkrete Behinderung eines individuellen Fußgängers ist dabei nicht erforderlich. Es reicht aus, dass der Gehweg in seiner Funktion eingeschränkt ist, weil dadurch der Verkehrsfluss behindert wird und weil sich durch das falsch parkende Fahrzeug eine Behinderung ergeben könnte.

⁵⁶ AG München, 30.07.2009 - 331 C 5627/09

⁵⁷ VG Bremen, 11.11.2021 - 5 K 1968/19

⁵⁸ VG Köln, 03.04.2008 - 20 K 4941/07

⁵⁹ OVG NRW, 20.12.2012 - 5 A 2802/11

Das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen stellt fest: „Unerheblich ist, ob an diesem Nachmittag Fußgänger mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer die Stelle tatsächlich passieren wollten. Das Recht der Gefahrenabwehr dient gerade dazu, den Eintritt einer Behinderung abzuwehren, bevor sich die damit verbundene Gefahr realisiert.“⁶⁰

**Unerheblich ist, ob
Fußgänger mit Kinderwagen
oder Rollstuhlfahrer die
Stelle tatsächlich passieren
wollten.**

VG Gelsenkirchen

Das Oberverwaltungsgericht Bremen fasst zusammen: „Insofern kommt es nicht auf eine konkrete Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer an, sondern das Verhalten des Störers muss lediglich geeignet sein, zu Behinderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu führen. Eine derartige Behinderung ist bereits gegeben, wenn Verkehrsflächen in ihrer Funktion beeinträchtigt sind.“⁶¹

Bestimmte Behinderungen können das Abschleppen des Fahrzeugs rechtfertigen, beispielsweise wenn „Fußgänger, insbesondere Passanten mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer, aufgrund eines abgestellten Fahrzeugs den Gehweg nicht nutzen“⁶² können. Das Bundesverwaltungsgericht urteilte schon 1992: „Keinem Zweifel unterliegt andererseits, daß ein Abschleppen verbotswidrig abgestellter Fahrzeuge im Falle der Behinderung von anderen Verkehrsteilnehmern geboten erscheint.“⁶³

**Ein Abschleppen
verbotswidrig abgestellter
Fahrzeuge im Falle der
Behinderung von anderen
Verkehrsteilnehmern
erscheint ohne Zweifel
geboten.**

BVerwG

Der Innensenator von Bremen konkretisiert die Abschleppvorgabe: „Bei einer Unterschreitung von einer Restgehwegbreite von 1,50 m ist davon auszugehen, dass ein Gehweg nicht mehr barrierefrei genutzt werden kann.“⁶⁴

Auch ohne Behinderung darf ein Gehwegparker abgeschleppt werden, „wenn von dem verbotswidrigen Verhalten eine negative Vorbildwirkung für andere Kraftfahrer ausgehen kann.“⁶⁵

Behinderungen des Fußverkehrs kann es sogar geben, wenn das Fahrzeug gar nicht auf dem Gehweg parkt. Besonders bei quer zur Straße eingerichteten Parkplätzen fahren die Fahrzeuge normalerweise in die Parkbucht, bis die Reifen die Bordsteinkante berühren. Damit ragt ein Teil des Fahrzeugs über den Gehweg.



Bild 23: Fahrzeuge behindern auch, wenn sie über die vorgesehene Parkfläche hinausragen.

⁶⁰ VG Gelsenkirchen, 28.02.2008 – 16 K 105/06

⁶¹ OVG Bremen, 13.12.2022 - 1 LC 64/22

⁶² VG Neustadt (Weinstraße), 30.06.2017 – 5 K 902/16.NW

⁶³ BVerwG, 14.05.1992 – 3 C 3/90

⁶⁴ Senator für Inneres, Bremen: „Erlass für das Abschleppen und Verahren von Kraftfahrzeugen“, 12.04.2021, <https://www.inneres.bremen.de/sixcms/media.php/13/2021%2B03%2B31%2BAbschlepperlass.28709.pdf>

⁶⁵ BVerwG, 20.12.1989 – 7 B 179.89

Werden Parkstreifen zum Senkrecht- oder Schrägparken regelkonform gebaut, so muss zusätzlich zu den üblichen Sicherheitsräumen hierfür ein „Überhangstreifen“ vorgesehen werden. Nach den Regelwerken ist dieser 70 cm tief (plus Sicherheitsraum zum Gehweg). Bei Fahrzeugen mit großem Überstand, z.B. Lieferwagen oder Wohnmobilen, kann dann trotzdem ein erheblicher Teil des Gehwegs blockiert und dadurch der Fußverkehr behindert werden.



Bild 24: Auch beim Senkrechtparken ist der Gehweg freizuhalten.

Im Zusammenhang mit Schadensersatzforderungen für beim „Überhangparken“ beschädigte Fahrzeuge haben Gerichte deutlich gemacht, dass die Bordsteine die eigentliche Parkfläche umschließen und entsprechend ihrer Begrenzungsfunktion nicht zum Überparken geeignet sein müssen.⁶⁶ Auch beim Querparken endet die Parkfläche also an der Bordsteinkante.



Bild 25: Die Parkfläche endet an der Bordsteinkante.

Quer geparkte Fahrzeuge, die gleichzeitig den Gehweg versperren, findet man auch oft vor privaten Garagen. Statt in der Garage zu parken, wird der Wagen davor abgestellt. Große Fahrzeuge reichen dann bis über den Gehweg und blockieren diesen. Auch dies ist behinderndes Parken auf dem Gehweg.



Bild 26: Wenn der Platz vor der Garage zum Parken nicht ausreicht, muss man sich ein kürzeres Auto kaufen – oder in der Garage parken.

Gehwegparker behindern nicht nur Fußgänger

Wird mit zwei Rädern auf dem Gehweg geparkt, so wird ein Teil des Gehwegs blockiert und der Fußgängerverkehr behindert. Gleichzeitig wird aber auch ein Teil der Fahrbahn blockiert. Gehweg- und andere Falschparker behindern die übrigen Autofahrer, Radfahrer, öffentliche Dienste und sie gefährden Menschenleben.

In einer üblichen zweispurigen Straße wird durch Gehwegparker eine Fahrspur halbiert und kann nicht mehr normal genutzt werden. Fahrzeuge können sich an dieser Stelle nicht mehr begegnen. Gibt es in der Straße genügend Begegnungsstellen, fehlt jeder Grund, halb auf dem Gehweg zu parken. Man könnte sein Auto dann dort einfach und regelgerecht am Fahrbahnrand parken. Fehlen Begegnungsstellen, wird durch das parkende Auto der Fahrverkehr behindert.

Wird in zweispurigen Wohnstraßen auf beiden Seiten halb auf den Gehwegen geparkt, so verbleibt nur noch eine enge Fahrspur. So wird der Begegnungsverkehr zwischen Autos unmöglich.

⁶⁶ BGH, 24.07.2014 - III ZR 550/13



Bild 27: Beidseitiges Gehwegparken verhindert Begegnungsverkehr mit Autos oder Radfahrern, behindert Müllfahrzeuge und verhindert Rettungseinsätze.

Auch der Begegnungsverkehr Auto-Fahrrad wird bei beidseitigem Gehwegparken stark behindert. Ein für den Radverkehr sicherer Begegnungsabstand ist dann nicht mehr möglich.



Bild 28: Der Gehwegparker (rechts) zwingt die vor der Ampel wartenden Fahrzeuge (links) zu Rangiermanövern.

Besonders behindernd sind Gehwegparker in der Nähe von Ampelanlagen. Vor einer roten Ampel müssen Fahrzeuge zwangsläufig warten. Wird dann die Gegenspur durch Gehwegparker eingeschränkt, wird der fließende Verkehr blockiert. In die Straße einfahrende oder einbiegende Fahrzeuge können nicht weiter und erzeugen eventuell einen Stau auf der Kreuzung.

Fahrer von Müllwagen, die zwangsläufig durch zugeparkte Straßen fahren müssen, klagen oft über große Behinderungen, die ein Durchkommen sehr erschweren und ein Rangieren unmöglich machen. Dies führt teilweise dazu, dass

Bewohner gezwungen werden, ihre Tonnen zu einem Sammelplatz zu bringen, den die Müllabfuhr ohne Einschränkung erreichen kann.

Die Entsorgungsbetriebe der Stadt Essen schreiben dazu: „Doch immer häufiger stehen die EBE-Mitarbeiter vor dem Problem, dass sie die Tonnen gar nicht erreichen können, weil falsch abgestellte Autos Straßen so verengen, dass für die Sammelfahrzeuge kein Durchkommen mehr ist. Zugeparkte Straßen gehören leider mittlerweile zu unserem Alltag und sind ein Problem, mit dem wir ständig zu kämpfen haben. Die Folge: nicht geleerte Tonnen und dadurch Frust bei Bürgern und Mitarbeitern.“⁶⁷



Bild 29: Die Müllabfuhr wird durch Falschparker verhindert. (EBE Essen)

Leben retten

Völlig ignoriert wird beim verbotenen Gehwegparken auch, dass im Brandfall große Feuerwehrfahrzeuge kommen. Diese müssen nicht nur hindurch fahren und durch Kurven passen, Feuerwehr-Drehleitern brauchen auch Platz für das Ausfahren der Stabilisierungsstützen.

So berichtet die Feuerwehr Dortmund: „An der Einsatzstelle war es jedoch auf Grund von parkenden PKW weder möglich in die Straße einzufahren, noch das Fahrzeug in Stellung zu bringen. Die nachalarmierte Drehleiter konnte nur unter größten Schwierigkeiten und sehr langsam in die Straße einfahren. Das Abstützen des Fahrzeugs war nur mit erhöhtem Aufwand und Fingerspitzengefühl der Fahrzeugbesatzung möglich. Teilweise mussten die Stützen unter die parkenden PKW gefahren werden, was mit den

⁶⁷ <https://www.ebe-essen.de/problem-verparkung/>

neu beschafften Drehleitern glücklicherweise möglich ist. Hätte es sich bei diesem Einsatz um einen Brandeinsatz gehandelt, bei dem Menschenleben in Gefahr gewesen wären, hätte die Feuerwehr auf Grund der zugeparkten Straße nicht zeitgerecht eingreifen können, um eine Menschenrettung durchzuführen. Die Situation vor Ort hätte im Ernstfall zu Verzögerungen und damit verbundenen Personen- und Sachschäden führen können.⁶⁸

Nachdem bei einem Feuerwehreinsatz in Köln ein falsch geparktes Fahrzeug einen Rettungseinsatz so lange verzögerte, dass ein schwer verletztes Brandopfer wenig später verstarb, ermittelte die Staatsanwaltschaft gegen den Falschparker sogar wegen des Verdachts der fahrlässigen Tötung.⁶⁹



Bild 30: Dieser Falschparker verhindert das Ausfahren der Stütze (Stadt Heidelberg/Rothe)

Bei den in Deutschland üblichen Drehleitern des Typs DLAK 23/12 (Nennrettungshöhe 23 m, Nennausladung 12 m) wird eine Aufstellfläche von 5,20 m Breite benötigt. Diese besteht aus der eigentlichen Fahrzeugbreite von 2,50 m und der beidseitigen Abstützung von bis zu jeweils 1,35 m.⁷⁰

Bei einseitigem Parken wird diese Breite normalerweise durch die Restfahrbahnbreite und den angrenzenden Gehweg erreicht, bei beidseitigem Parken kann eine Drehleiter nicht aufge-

stellt werden.⁷¹ Gefährdete Personen aus oberen Etagen können dann nicht gerettet, ein Dachstuhlbrand nicht schnell genug gelöscht werden.

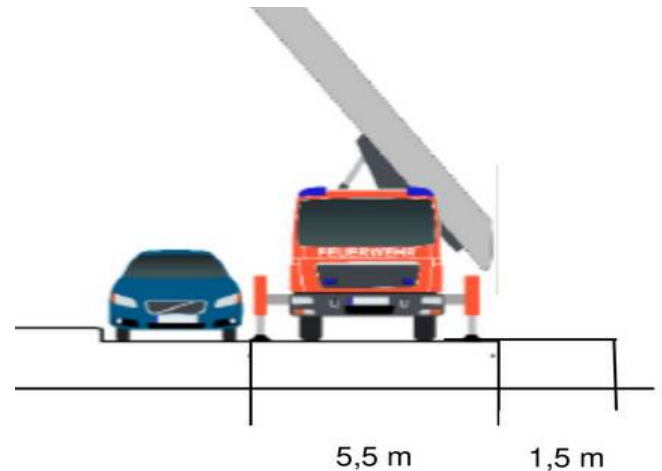


Bild 31: Der Breitenbedarf für eine ausgefahrene Drehleiter beträgt 5,5 m plus Arbeitsfläche. (Feuerwehr Stadt Kiel)

Dass es bei einem Rettungseinsatz robust zugehen kann, betont Christoph Riße von der Feuerwehr Essen in der Berichterstattung zu einem durch Falschparker massiv behinderten Brandeinsatz: „Auf parkende Autos würden die Einsatzkräfte im schlimmsten Fall keine Rücksicht nehmen. Sie würden Schäden in Kauf nehmen, am eigenen Fahrzeug und auch an anderen. Denn darauf zu warten, dass der Abschleppwagen irgendwann kommt, dafür ist die Zeit zu kostbar.“⁷²

Gefährdung von Fußgängern

Behindern Falschparker den Einsatz von Rettungskräften, so gefährden sie Leben. Aber auch der ganz „normale“ Gehwegparker kann eine Gefahr für Leib und Leben darstellen, wenn die verbleibende Gehwegfläche zu schmal ist.

Viele Gehwegparker stehen auf dem Standpunkt, dann könne der Fußgänger doch einfach um das Auto herum gehen. Dies mag für einen erwachsenen, fitten Fußgänger vielleicht sogar stimmen. Selbst für diesen Fußgänger ist es jedoch eine Zumutung, die durch das asoziale Verhalten des Autofahrers ausgelöst wird.

⁶⁸ Feuerwehr Dortmund: „Loser Kamin auf einem Dach - Falschparker behindern Feuerwehr auf der Anfahrt“, Pressemitteilung vom 25.02.2022

⁶⁹ <https://www.express.de/koeln/nach-einsatz-drama-in-koeln-ermittlungen-gegen-falschparker-997783>

⁷⁰ Matthias Dietrich, Aufstellflächen für Hubrettungsfahrzeuge, <https://www.feuertrutz.de/aufstellflaechen-fuer-hubrettungsfahrzeuge-04012021>

⁷¹ Bild aus „Merkblatt Flächen für die Feuerwehr“, Feuerwehr Kiel, Sachbereich Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz

⁷² zitiert in WAZ Essen, 01.03.2023, „Feuerwehr Essen klagt: Parkende Autos behindern Einsätze“

Vor allem aber wird verkannt, dass sich auf dem Gehweg auch Fußgänger bewegen, die eben nicht fit und erwachsen sind, sondern auf den Gehweg als sicheren Verkehrsraum angewiesen. Wenn schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Senioren oder Rollstuhlfahrer den Gehweg nicht mehr benutzen können, sondern auf die Fahrbahn ausweichen müssen, werden sie durch den Gehwegparker nicht nur behindert. Diese Personen werden einer nicht unerheblichen Gefahr ausgesetzt, die durch den Falschparker verursacht wurde.



Bild 32: Wer so parkt, gefährdet alle, die nicht mehr richtig sehen können.

Kinder sowie Personen mit Einschränkungen wie Seh-, Hör- oder Gehbehinderung können nicht „mal eben“ an einem Auto vorbeigehen, welches den Gehweg blockiert. Für Baustellen auf einem Gehweg ist es deshalb vorgeschrieben, auf der Fahrbahn einen mit Baken und Absperrgittern gesicherten Notweg einzurichten, damit besonders gefährdete Fußgänger sicher um die Baustelle herum laufen können.



Bild 33: Eigentlich müsste jedes auf dem Gehweg parkende Auto so abgesichert werden.

Ein Kind auf einem Laufrad, ein Mensch mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl braucht für die Geradeausfahrt eine Mindestbreite von ca. 90 cm. Ist diese Mindestbreite nicht frei, muss das Kind oder der Rollstuhlfahrer auf die Fahrbahn ausweichen. Kinder können solche Verkehrssituationen nur beschränkt meistern und werden gefährdet.

Ebenfalls problematisch ist es, wenn ein Rollstuhlfahrer aufgrund einer Engstelle nicht weiter kommt. Zurücksetzen ist für einen Rollstuhlfahrer unmöglich. Zum Wenden braucht ein Rollstuhl eine Wegbreite von mindestens 1,50 m. Steht die nicht zur Verfügung, kann man nur noch um Hilfe rufen.⁷³



Bild 34: Rollstuhlfahrer können nicht einfach umkehren, wenn der Weg zu eng wird.

Vorsätzliches verbotenes Parken

Kurzzeitiges Parken auf dem Gehweg ohne Behinderung kostet € 55. Liegt eine Behinderung vor oder wird länger als eine Stunde auf einem Gehweg geparkt, so erhöht sich der Bußgeldregelsatz auf € 70. Dann greift zusätzlich § 3 Abs. 4a BktV.

Danach ist bei Bußgeldern mit einem Regelsatz über € 55 der Betrag zu verdoppeln, wenn „der Tatbestand vorsätzlich verwirklicht“ wurde, der Fahrer also die Regelung kannte und willentlich ignorierte. Parkt jemand mit Vorsatz auf einem Gehweg, indem er beispielsweise mit Absicht einen nicht abgesenkten Bordstein überfährt, steigt bei einer Parkdauer von mehr als einer Stunde oder bei Behinderung das Regelbußgeld auf € 140. Auch bei Bußgeldern bis € 55 kann

⁷³ Rudolph: Fußgängergefährdung durch ruhenden Verkehr, Polizei Info Report 4/24

nach Ziffer 7.1 BT-KAT-OWI das Bußgeld erhöht werden, wenn „der Tatbestand vorsätzlich verwirklicht“ wurde.



Bild 35: Wo ein Wille ist, ist auch ein ... Parkplatz. Dies ist definitiv Vorsatz.



Bild 36: Fahrlässig, also aus Versehen oder Unvermögen auf dem Gehweg geparkt.

Der Bußgeldbetrag ist zu verdoppeln, wenn der Tatbestand vorsätzlich verwirklicht wurde.

BKatV

Ein besonders offensichtliches Beispiel für Vorsatz sind eingeschaltete Warnblinker. Das soll heißen „Komme gleich wieder“, bedeutet aber schlicht „Ich weiß genau, dass ich das nicht darf, mache es aber trotzdem“. Ein vorsätzlicher Verkehrsverstoß ist jeder, bei dem bekannte Regeln bewusst ignoriert werden. Jeder Autofahrer hat in der Fahrschule gelernt, dass er auf einem Gehweg nicht parken darf. Das Oberlandesge-

richt Düsseldorf hat schon 1995 festgestellt, dass „Parken auf dem Gehweg in der Regel nur vorsätzlich begangen werden kann“.⁷⁴ Vorsatz ist beim Gehwegparken also keine Ausnahme, sondern der Regelfall. Entsprechend sollten Ordnungsbehörden im Regelfall die verdoppelten Bußgelder ansetzen.

Parken auf dem Gehweg kann in der Regel nur vorsätzlich begangen werden.

OLG Düsseldorf

Verantwortung des Halters

Wird im fließenden Verkehr eine Ordnungswidrigkeit begangen, z.B. zu schnell gefahren, telefoniert oder verboten überholt, so ist der Fahrer des Fahrzeugs mit der entsprechenden Geldbuße zu belegen, denn er hat den Verkehrsverstoß begangen.

Im ruhenden Verkehr hat das Fahrzeug keinen Fahrer. Nachträglich herauszufinden, wer das Fahrzeug dort abgestellt hat, ist langwierig und aufwändig. Das Straßenverkehrsgesetz bestimmt deshalb:

„Kann in einem Bußgeldverfahren wegen eines Halt- oder Parkverstoßes der Führer des Kraftfahrzeugs, der den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden oder würde seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern, so werden dem Halter des Kraftfahrzeugs oder seinem Beauftragten die Kosten des Verfahrens auferlegt; er hat dann auch seine Auslagen zu tragen.“ (§ 25a StVG)

Der Halter muss also die in diesem Zusammenhang anfallenden Kosten tragen, wenn der Fahrer nicht festgestellt werden kann. Weil diese Kosten aber mit € 20 plus Auslagen (nach § 107 OWiG) unterhalb der eigentlichen Geldbuße liegen, könnten Fahrzeughalter versucht sein, auf diesem Weg die eigentliche Geldbuße für den Parkverstoß oder die damit einhergehende Eintragung im Fahreignungsregister zu umgehen.

⁷⁴ OLG Düsseldorf, 04.12.1995 - 2 Ss (OWi) 429/95 - (OWi) 97/95 III

Bei Firmenfahrzeugen kann sich das Unternehmen allerdings nicht damit herausreden, es wüsste nicht, wer gefahren sei. Das OVG Münster verlangt organisatorische Vorkehrungen zur Feststellung, welche Person zu einem bestimmten Zeitpunkt ein bestimmtes Geschäftsfahrzeug benutzt hat. Es entspräche sachgerechtem kaufmännischen Verhalten, die mit einem Firmenwagen vorgenommenen Fahrten längerfristig zu dokumentieren.⁷⁵



Bild 37: Der Aufkleber fragt: Fahrstil okay? Fahrstil vielleicht, Parkstil definitiv nicht. Allerdings ist die Fahrerermittlung bei Firmenwagen einfach, wenn es Fahrtenbücher gibt.

Ein Halter kann von der Bußgeldstelle nicht wie ein Fahrer zur Verantwortung gezogen werden, wenn nicht erwiesen ist, dass der Halter auch der Fahrer war. Aus dem Umstand, dass jemand Halter eines PKWs ist, darf bei Fehlen jedes weiteren Beweisanzeichens nicht auf dessen Täterschaft geschlossen werden.⁷⁶

Bei Falschparkern auf Privatgelände, z.B. Supermarktparkplätzen, ist die Rechtsprechung schon weiter. Hier gilt für den Halter: „Um seine Fahrerereignenschaft wirksam zu bestreiten, muss er vortragen, wer als Nutzer des Fahrzeugs im fraglichen Zeitpunkt in Betracht kommt.“⁷⁷

Dass sich ein Halter beim verbotenen Gehwegparken ständig auf Nichtwissen beruft, verhindert § 31a der Straßenverkehrszulassungsordnung⁷⁸ (StVZO):

„Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann gegenüber einem Fahrzeughalter für ein oder mehrere auf ihn zugelassene oder künftig zuzulassende Fahrzeuge die Führung eines Fahrtenbuchs anordnen, wenn die Feststellung eines Fahrzeugführers nach einer Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften nicht möglich war.“

Wer sich als Halter also darauf beruft, den Fahrer nicht nennen zu können, muss damit rechnen, zukünftig ein Fahrtenbuch führen zu müssen. Die Pflicht, ein Fahrtenbuch zu führen, ergibt sich aus der Tatsache, dass der Verkehrsverstoß zu einem Eintrag im Fahreignisregister führen würde, selbst wenn es sich nur um einen Punkt handelt.⁷⁹

**Die zuständige Behörde
kann die Führung eines
Fahrtenbuchs anordnen,
wenn die Feststellung eines
Fahrzeugführers nach einer
Zuwiderhandlung gegen
Verkehrsvorschriften nicht
möglich war.**

StVZO

Dass die Auflage, ein Fahrtenbuch zu führen, angemessen ist, beantworten die zuständigen Gerichte eindeutig. So muss der nicht gesühnte Verkehrsverstoß keine konkrete Gefährdung verursacht haben.⁸⁰ Maßgeblich sei „die zukünftige Gefahrenabwehr unaufklärbarer Verkehrsverstöße“⁸¹.

Motorräder und Fahrräder

Das Parkverbot auf Gehwegen gilt absolut und für alle Arten von Fahrzeugen. Dies schließt Motorräder und Anhänger ohne Zugfahrzeug genauso ein wie alle Fahrzeuge, die ein Versicherungskennzeichen tragen müssen.

⁷⁵ OVG Münster, 30.06.2015 – 8 B 1465/14

⁷⁶ BVerfG, 17.05.2024 – 2 BvR 1457/23

⁷⁷ BGH, 18.12.2019 – XII ZR 13/19

⁷⁸ https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/

⁷⁹ OVG NRW, 29.04.1999 – 8 A 699/97

⁸⁰ BVerwG, 17.05.1995 – 11 C 12/94

⁸¹ VGH Baden-Württemberg, 18.06.1991 – 10 S 938/91



Bild 38: Auch Motorräder dürfen nicht auf dem Gehweg parken.



Bild 39: Dasselbe gilt für Anhänger, selbst wenn wie hier eine Laterne als Diebstahlschutz gebraucht wird.

Bei Fahrrädern herrscht in der Rechtsprechung die Meinung vor, dass ihr Abstellen genauso wie das Abstellen von Mülltonnen zum Gemeingebrauch einer Straße gehöre, solange der Fußverkehr nicht behindert wird.⁸²

Diese herrschende Meinung ist allerdings zweifelhaft, widerspricht sie doch dem eindeutigen Wortlaut der Straßenverkehrsordnung. Fahrräder sind zwar keine Kraftfahrzeuge, aber Fahrzeuge. Wer sein Fahrzeug verlässt, der parkt.⁸³ Also parken auch Fahrräder. Die das Verbot des Gehwegparkens aussprechenden Absätze 4 und 4a des § 12 StVO beziehen sich wörtlich auf das Parken an sich, nicht etwa nur auf das Parken von Kraftfahrzeugen.



Bild 40: Auch Fahrräder können behindernd geparkt sein.

In jedem Fall müssen Fahrräder so abgestellt werden, dass sie Fußgänger nicht behindern.⁸⁴ Was unter einer Behinderung zu verstehen ist, wurde oben ausgeführt. Selbst das Schieben eines Fahrrades auf dem Gehweg ist verboten, wenn dadurch Fußgänger erheblich behindert würden.⁸⁵

Obwohl es sich bei einem E-Scooter um ein Kraftfahrzeug handelt⁸⁶, gelten für dieses die gleichen Parkvorschriften wie für Fahrräder,⁸⁷ aber auch die Parkverbote der Straßenverkehrsordnung.⁸⁸

Ausnahmegenehmigungen für Ärzte, Handwerker oder Schwerbehinderte wie der europaweite blaue Parkausweis erlauben unter anderem das kostenfreie Parken an Stellen, an denen sonst Parkgebühren anfallen oder Parkhöchstdauerbeschränkungen gelten würden. Auch wenn viele Inhaber es meinen, enthalten solche Genehmigungen üblicherweise jedoch keine Ausnahme vom Parkverbot auf Gehwegen.

Pauschalierte Ausnahmegenehmigungen für Handwerker sind beispielsweise in NRW darauf begrenzt, mangels anderer geeigneter Parkmöglichkeiten und nur soweit zur Durchführung der Arbeiten notwendig, im eingeschränkten Halteverbot, auf Bewohnerparkplätzen sowie ohne Parkscheibe oder Parkschein parken zu dürfen.⁸⁹

⁸² z.B. OVG Niedersachsen, 12.03.2009 - 11 LA 172/08; Hamburgisches OVG, 19.06.2009 - 2 Bs 82/09

⁸³ § 12 Abs. 2 StVO

⁸⁴ § 1 Abs. 2 StVO

⁸⁵ § 25 Abs. 2 StVO

⁸⁶ § 1 Abs. 1 Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung (eKFV)

⁸⁷ § 11 Abs. 5 eKFV

⁸⁸ siehe dazu AG Stuttgart, 03.06.2023 - 20 OWi 1497/23

⁸⁹ Verkehrsministerium NRW, Erlass III B 3 - 78-12/2, 04.12.2015



Bild 41: Ausnahmegenehmigungen für Handwerker gelten nicht für Gehwege.

Machen aber doch alle

Viele Leser werden sich wundern, dass gegen verbotenes Gehwegparken in vielen Gemeinden so wenig eingeschritten wurde und wird. Peter Sperlich, Präsident des Oberverwaltungsgerichts Bremen, beschreibt die Lage drastisch: „Das Bundesrecht ist eindeutig, aber in der gesamten Republik wird es einfach ignoriert und nicht vollzogen. Ich kenne keine vergleichbare Situation.“⁹⁰

Weil bisher nicht eingeschritten wurde, herrscht bei vielen Falschparkern die Meinung vor, das dürfe sich doch nicht plötzlich ändern. Es gibt bei Verkehrsordnungswidrigkeiten allerdings kein Gewohnheitsrecht. Auch wenn das Gehwegparken bisher in vielen Gemeinden kaum oder gar nicht geahndet wurde, ergibt sich daraus keine Erlaubnis, die Straßenverkehrsordnung zu ignorieren.

Das OVG Bremen erklärt: „Die betroffenen Gehwegflächen sind im Rahmen der vom Verordnungsgeber vorgenommenen Interessenabwägung nicht für das Parken von Kraftfahrzeugen zur Verfügung gestellt worden, sondern den Gehwegnutzern vorbehalten.“⁹¹

Das Bundesverwaltungsgericht ist eindeutig: „Der Umstand, dass die Beklagte [gemeint ist die Stadt Bremen] das Gehwegparken seit Jahren duldet, ändert nichts an dessen Verbotswidrigkeit; ein ‚Gewohnheitsrecht‘ auf Gehwegparken wird dadurch nicht begründet.“⁹²

Personen, die verkehrsordnungswidrig aufgesetzt parken, können sich nicht auf ein „Gewohnheitsrecht“ des aufgesetzten Gehwegparkens berufen.⁹³ Duldeten Polizei oder Ordnungsbehörden das Parken auf einem Gehweg für einige Zeit, so wurde es dadurch nicht rechtmäßig.⁹⁴

Personen, die verkehrsordnungswidrig aufgesetzt parken, können sich nicht auf ein „Gewohnheitsrecht“ berufen.

VG Bremen

Das VG Köln stellt klar: „Auch ein jahrelanges Nichteinschreiten gegen straßenverkehrsrechtliche Verstöße begründet keinen Rechtsanspruch darauf, dass dagegen weiterhin nicht eingeschritten wird. Daraus erwächst nämlich kein Vertrauensschutz, der unter Ermessens- bzw. Opportunitätsgrundsätzen zu beachten wäre, weil ein Vertrauen darauf angesichts des sich aus § 12 Abs. 4 Satz 1 und Abs. 4a StVO ergebenden Verbots, auf Gehwegen zu parken, rechtlich nicht schutzwürdig ist.“⁹⁵

Noch einmal das Bundesverwaltungsgericht: „Das Interesse der parkenden Verkehrsteilnehmer an einer ungehinderten Fortsetzung ihres rechtswidrigen Verhaltens kann den Interessen der Kläger [Anwohner] nicht entgegengehalten werden; es ist nicht schutzwürdig.“⁹⁶

Grauzonen

Das Parken auf Gehwegen ist durch die Straßenverkehrsordnung überall dort untersagt, wo es nicht explizit erlaubt ist. Jeder Falschparker auf einem Gehweg müsste deshalb mit einem Bußgeld belegt werden.

Nun gibt es aber Situationen, in denen Polizei oder Ordnungsbehörde „Gnade vor Recht“ ergehen lassen dürfen, beispielsweise wenn kurzzeitig (weniger als eine Stunde), nicht-behin-

⁹⁰ zitiert in Weser-Kurier, 14.12.2022

⁹¹ OVG Bremen, 13.12.2022 - 1 LC 64/22

⁹² BVerwG, 06.06.2024 - 3 C 5.23

⁹³ VG Bremen, 11.11.2021 - 5 K 1968/19

⁹⁴ OLG Düsseldorf, 10.02.1972 - 1 Ss OWi 1/72

⁹⁵ VG Köln, 13.05.2011 - 18 K 1172/11

⁹⁶ BVerwG, 06.06.2024 - 3 C 5.23

dernd (Fußgänger-Begegnungsverkehr problemlos) und nur fahrlässig auf dem Gehweg geparkt wird.

Für diesen Zweck regelt § 56 OWiG, dass „geringfügige Ordnungswidrigkeiten“ nicht zwangsläufig in ein Bußgeldverfahren münden müssen. Stattdessen kann der Verursacher auch nur mit einem Verwarnungsgeld zwischen € 5 und € 55 oder sogar ganz ohne Zahlung lediglich verwarnt werden.

Wann eine Ordnungswidrigkeit als geringfügig eingestuft werden kann, ist nicht eindeutig festgelegt. Man kann aber davon ausgehen, dass Verkehrsverstöße, für die kein Verwarnungsgeld mehr ausgesprochen werden kann (über € 55), in jedem Fall aber solche, die zu einem Eintrag im Fahreignungsregister führen, nicht mehr als geringfügig gelten.⁹⁷ Die „Richtlinie für die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten“⁹⁸ des Bayerischen Innenministeriums setzt die Grenze niedriger, nämlich bei einem Ahndungssatz von € 40 laut Tatbestandskatalog. Dann würde schon das einfache, fahrlässige, nicht-behindernde, kurze Parken auf einem Gehweg nicht mehr unter die Geringfügigkeitsgrenze fallen.



Bild 42: Hier reicht wahrscheinlich eine mündliche Verwarnung und die Aufforderung zum korrekten Parken aus.

Bis zur Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2020 war das illegale Parken auf Gehwegen mit € 15 oder € 20 deutlich preiswerter. Verschiedene Ordnungsbehörden stufen deshalb Verstöße gegen das Gehwegparken

grundsätzlich als geringfügig ein, so dass eine Verwarnung ausreichte. Auch berief man sich auf das Opportunitätsprinzip nach § 47 OWiG, welches es dem Ermessen der Behörde und des Behördenmitarbeiters überlässt, ob eine Ordnungswidrigkeit überhaupt verfolgt werden soll.

Sowohl ein Polizist vor Ort, ein Mitarbeiter einer Ordnungsbehörde oder die Behörde als Ganzes hat im Einzelfall das Recht, Ermessensentscheidungen zu treffen. Stehen an einer Stelle drei Fahrzeuge illegal auf dem Gehweg und ein Fahrzeug illegal im Kreuzungsbereich, so unterliegt es dem Ermessen des Verantwortlichen zu entscheiden, welcher Verkehrsverstoß aktuell am wichtigsten ist und welches Fahrzeug beispielsweise abgeschleppt wird.

Eine solche Ermessensentscheidung kann auch dazu führen, dass einzelne Verkehrsverstöße ungesühnt bleiben. Allerdings muss dieses Ermessen nach OWiG „pflichtgemäß“ sein. „Das ist das Auto vom Bürgermeister“ oder „Wo sollen die denn sonst parken“ reichen als Begründung für ein Nichtahnden nicht aus, schon gar nicht dafür, bestimmte Formen des Falschparkens in einzelnen Straßen oder Gebieten gar nicht zu ahnden.

Die Kommunalverwaltung Köln drückt dies so aus: „Diese Ermessensausübung erfolgt nach sachlichen sowie objektiven Kriterien und mein Außendienst ist angewiesen, bei den Kontrollen vor Ort für im vorgenannten Sinne passierbare Gehwege zu sorgen.“⁹⁹

Das Verkehrsministerium von Baden-Württemberg beschreibt die Rechtslage noch eindeutiger: „Indem der Gesetzgeber einen Bußgeldtatbestand setzt, missbilligt er das beschriebene Verhalten und verlangt als normative Regel grundsätzlich die Ahndung. Auch im Ordnungswidrigkeitenrecht gilt trotz des Opportunitätsprinzips der Grundsatz, dass gesetzwidrige Taten im Regelfall zu verfolgen sind. Daher bedarf auch nicht das Eingreifen des Amtsträgers einer Begründung, sondern die Nicht-Ahndung braucht als Ausnahme eines zusätzlichen Kriteriums, welches zu dokumentieren ist.“¹⁰⁰

⁹⁷ BayObLG München, 06.05.2019 – 201 ObOWi 276/19

⁹⁸ Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, 12.10.2007 - Az. IC4-3603-339-Po (AllMBl. S. 529)

⁹⁹ <https://fragdenstaat.de/anfrage/regeln-fur-den-verkehrsdienst-im-ordnungsamt/>

¹⁰⁰ Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr, Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg, 11.05.2020 – Az. 4-38.51.1-00/1527

**Trotz des
Opportunitätsprinzips gilt
der Grundsatz, dass
gesetzwidrige Taten im
Regelfall zu verfolgen sind.**

VM BW

Mit der Verschärfung der Bußgelder im Jahr 2021 machte der Gesetzgeber deutlich, dass er trotz Opportunitätsprinzips die Ahndung eines Verstoßes gegen das Verbot des Gehwegparkens verlangt. Wird im Regelfall eine Eintragung im Fahreignungsregister vorgenommen, was beim Überschreiten einer Stunde der Fall ist, so muss die Behörde begründen, warum sie einen solchen Verstoß in diesem Ausnahmefall nicht ahndet.

Insbesondere die früher üblichen Anweisungen, beim Gehwegparken beide Augen zuzudrücken oder eine Restgehwegbreite von 1 m, 1,20 m oder 1,60 m grundsätzlich als ausreichend zu bewerten, sind spätestens seit 2021 durch das Opportunitätsprinzip nicht mehr gedeckt. Im Gegenteil: „Kommunale Dienstanweisungen, die das Gehwegparken grundsätzlich dulden, sofern bestimmte Restgehwegbreiten verbleiben, sind rechtswidrig.“¹⁰¹

Das Verkehrsministerium von Baden-Württemberg wies bereits am 11.5.2020 in einem Erlass seine Gemeinden an, Falschparken nicht mehr generell zu tolerieren: „Pauschale Vorgaben, bestimmte Ordnungswidrigkeiten (zum Beispiel das Gehwegparken, das auch für Motorräder untersagt ist) nicht zu verfolgen, oder Verkehrsdelikte in bestimmten Gebieten oder auf bestimmten Straßenabschnitte[n] nicht zu ahnden, haben einen Ermessensausfall und damit die Rechtswidrigkeit der Entscheidung zur Folge und stehen mit den Pflichten der Verfolgungsbehörden nicht im Einklang.“¹⁰²



Bild 43: Werden rechtswidrige Zustände dauerhaft geduldet, ist die Ausübung des Ermessens fehlerhaft.

Nach diesem Erlass sind zwar weiterhin Ermessensentscheidungen erlaubt, auch beim Gehwegparken. Man darf sich aber nicht auf das Opportunitätsprinzip berufen, um das verbotene Parken durch Nichtahndung faktisch zu erlauben und durch die Erklärung, hier oder dort nicht zu verfolgen, Autofahrer zu illegalem Verhalten geradezu zu ermuntern. Insbesondere ist die Ausübung des Ermessens fehlerhaft, „wenn die Behörde eine Abwägung im Einzelfall gar nicht trifft und in Bereichen außerhalb der Innenstadt rechtswidrige Zustände stillschweigend duldet.“¹⁰³

**Die Ausübung des
Ermessens ist fehlerhaft,
wenn die Behörde
rechtswidrige Zustände
stillschweigend duldet.**

Petitionsausschuss BW

Das Ermessen darf nicht von sachfremden Erwägungen, z.B. „Gesichtspunkte parteipolitischer, persönlicher oder außerdienstlicher Art“, bestimmt werden.¹⁰⁴ Das Einknicken von Kommunen vor dem sogenannten Parkdruck ist eine solche „sachfremde Erwägung“. Pflichtwidrig ist die Ermessensausübung insbesondere dann,

¹⁰¹ Hölting, „Vollzugsdefizite beim illegalen Gehwegparken“, NZV 2022, 220

¹⁰² Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr, Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg, 11.05.2020 – Az. 4-38.51.1-00/1527

¹⁰³ Landtag von Baden-Württemberg, Drucksache 16/5059, Bericht des Petitionsausschusses zu Petition 16/878 betr. Parken auf Geh- und Radwegen, https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/5000/16_5059_D.pdf

¹⁰⁴ BGH, 03.12.1998 – 1 StR 240/98

wenn sie in anderen Gesetzen verbürgte Rechte verletzt.¹⁰⁵ Das ist hier der Fall – ganz besonders bei den Rechten behinderter Menschen, die in der UN-Behindertenrechtskonvention, dem Grundgesetz und den Behindertengleichstellungsgesetzen der Länder fixiert sind. Sie brauchen bestimmte Mindestbreiten, z.B. mindestens 1,50 m, um einen Rollstuhl wenden zu können. Wer Restgehwegbreiten von 1,20 m oder 1,30 m duldet, verletzt ohne jede Ausnahme den Teilhabeanspruch behinderter Menschen.

Auch das Bayerische Oberlandesgericht München legt dem Opportunitätsprinzip klare Grenzen auf und stellt fest, „dass es etwa eine Gleichheit im Unrecht und ein hieraus abgeleiteter Anspruch auf Nichtverfolgung und damit Nichtahndung auch im Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht nicht geben kann“.¹⁰⁶

Da das Parken auf Gehwegen nicht mehr als geringfügiger Verkehrsverstoß gelten kann, sind die Ordnungsbehörden verpflichtet, diesen Verstößen nachzugehen. Das Dulden eines parkenden Fahrzeugs auf dem Gehweg sollte auf Einzelfälle beschränkt sein, da bei jedem nicht geahndeten Vergehen mit Nachahmern gerechnet werden muss.

¹⁰⁵ Hölting, „Vollzugsdefizite beim illegalen Gehwegparken“, NZV 2022, 220

¹⁰⁶ BayObLG München, 06.05.2019 – 201 ObOWi 276/19

Zusammenspiel von Ordnungsbehörden und Bürgern

Für die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten sind in erster Linie die lokalen Ordnungsbehörden (Ordnungsämter, Kommunalpolizei) zuständig. Aber auch die Polizeibehörden sind für die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zuständig, insbesondere wenn die Sicherheit und der Ablauf des (Fußgänger-)Verkehrs betroffen sind. Die Polizei hat eine Pflicht zur Gefahrenabwehr und muss „Ordnungswidrigkeiten erforschen“ und entsprechende Akten der Verwaltungsbehörde übersenden (§ 53 Abs. 1 OWiG).

Zusätzlich stehen jedem betroffenen Fußgänger Möglichkeiten zur Verfügung, die Ordnungsbehörde über Problemstellen zu informieren oder im Rahmen einer Verkehrsgefährdung ein Eingreifen von Polizei oder Ordnungsamt zu fordern.

Anregung für Kontrollen



Bild 44: Wo Gehwege regelmäßig beparkt werden, sollte eine Beschwerde bei der Ordnungsbehörde helfen.

Durch ihre Ortskenntnis sind die Mitarbeiter der Ordnungsbehörden üblicherweise in der Lage, Straßen und Bereiche zu identifizieren, in denen oft gegen Parkverbote verstoßen wird. Dort sollte dann verstärkt kontrolliert und geahndet werden.

Personalmangel und Prioritätensetzung, manchmal sogar ein rechtlich fragwürdiges „Verständnis“ für Falschparker, verhindern jedoch, dass

Ordnungsbehörden ganze Städte flächendeckend überwachen. Jeder Bürger hat deshalb das Recht, sich „mit Bitten oder Beschwerden an die zuständigen Stellen zu wenden“ (Grundgesetz Art. 17).

Mit einer Bitte an die Ordnungsbehörde können dem Amt Straßenzüge mitgeteilt werden, in denen nicht genug gegen Gehwegparker unternommen wird. Viele Verwaltungen bieten zu diesem Zweck inzwischen „Mängelmelder“ im Internet an, mit denen solche Bitten schnell den zuständigen Behörden mitgeteilt werden können. Behörden sind gehalten, auf Meldungen zu antworten und bei Bedarf die bemängelten Vorgänge anzupassen.

Beseitigung von Gefahren

Tritt ein akuter Fall ein, bei dem Verkehrssicherheit oder Verkehrsablauf beeinträchtigt sind, ist es nicht nur das Recht, sondern eventuell sogar die moralische Pflicht eines Bürgers, die zuständige Behörde umgehend zu informieren, damit diese die Verkehrsgefährdung oder Behinderung schnellstmöglich beseitigen kann.



Bild 45: Gefährdungen der Verkehrssicherheit wie durch diesen auf Rad- und Gehweg parkenden Bus müssen umgehend beseitigt werden.

Dazu kann man sich telefonisch bei der Ordnungsbehörde oder bei der Polizei (110) melden und den genauen Standort des gefährdenden Fahrzeugs, möglichst mit amtlichem Kennzeichen, Typ und Farbe, sowie die Art der Gefähr-

dung oder Behinderung durchgeben. Die Behörde ist verpflichtet, der Meldung nachzugehen und die Verkehrssicherheit wieder herzustellen. Dazu reicht es meist nicht aus, einen Strafzettel zu schreiben, sondern die Gefahr muss beseitigt werden. Zu diesem Zweck kann die Behörde den Halter ausfindig machen und zum Wegfahren auffordern, oder sie kann das Fahrzeug von Amts wegen umsetzen oder entfernen lassen.

**Ordnungsbehörde und
Polizei sind verpflichtet, die
Verkehrssicherheit
herzustellen.**

Anzeigen zu Ordnungswidrigkeiten

Ist bei einer schweren Verkehrsordnungswidrigkeit ein sofortiges Umsetzen eines Fahrzeugs nicht erforderlich, weil beispielsweise zwar länger als eine Stunde, aber nicht hindernd auf einem Gehweg geparkt wird, sollte durch die Ordnungsbehörde eine Ordnungswidrigkeitsanzeige geschrieben und später weiterverfolgt werden.

Anzeigen zu Ordnungswidrigkeiten können auch von Bürgern bei der Ordnungsbehörde schriftlich, mündlich oder telefonisch eingereicht werden.¹⁰⁷ Die Bußgeldstelle prüft den Sachverhalt und leitet die nötigen Schritte ein.

**Anzeigen zu
Ordnungswidrigkeiten
können von Bürgern bei der
Ordnungsbehörde schriftlich,
mündlich oder telefonisch
eingereicht werden.**

Die zuständige Berliner Behörde schreibt, dass „mehr als 50 Prozent der aufgrund von privaten Anzeigen eingeleiteten Verfahren durch sofortige Zahlung angebotener Verwarnungsgelder abgeschlossen“¹⁰⁸ wurden.

Dabei darf im Prinzip jede Ordnungswidrigkeit angezeigt werden. Es bleibt jedem selbst überlassen, ob er nur einzelne besonders gefährdende oder hindernde Gehwegparker anzeigt oder beispielsweise alle in einem Straßenzug. Man kann darüber diskutieren, ob es im Sinne der Fußgänger effektiver ist, einzelne schlimme Verstöße anzuzeigen oder eine Flut von Anzeigen, beispielsweise mit Hilfe von Apps auf Mobiltelefonen, an die zuständigen Behörden zu schicken.

Wo massiv gegen die Straßenverkehrsordnung verstoßen wird, hat eine Aufforderung an die Behörde, eine Straße verstärkt zu kontrollieren, den Vorteil, dass die Behörde zu einer Reaktion gezwungen ist und gegebenenfalls eine Fachaufsichtsbeschwerde folgen kann.



Bild 46: Ist ein Durchkommen weder für Rollstuhlfahrer noch für Fußgänger möglich, ist der Abschleppwagen fällig.

Wer als Privatperson einen Parkverstoß meldet, muss eine Reihe von Angaben machen, damit die Behörde der Anzeige nachgehen kann. Hierzu gehören Art, Kennzeichen und Typ des Fahrzeugs, Datum mit Uhrzeit (von/bis), Ort, Straße und Hausnummer sowie die Art des Parkverstoßes und ob eine Behinderung vorlag.

¹⁰⁷ Eine sehr gute Anleitung, wie Falschparker korrekt beim Ordnungsamt angezeigt werden, gibt es beispielsweise auf der Webseite der Initiative „Verkehrswende Leipzig“: <https://verkehrswende-le.de/falschparker/>

¹⁰⁸ <https://www.berlin.de/polizei/aufgaben/bussgeldstelle/anzeigenerstattung/>

Damit die Ordnungswidrigkeit in einem eventuellen Bußgeldverfahren vor Gericht nachgewiesen werden kann, ist zusätzlich ein Beweis in Form eines aussagekräftigen Fotos oder einer Zeugenaussage nötig. Apps für Mobiltelefone sowie Online-Formulare von Behörden sorgen für vollständige Angaben und erleichtern so den Bußgeldstellen die Arbeit.

Üblicherweise sollen Bitten und Beschwerden von Bürgern mit Name und Absender versehen sein, um der Behörde die Möglichkeit von Nachfragen oder Rückmeldungen zu geben. Insbesondere bei Anzeigen muss ein Zeuge vor Gericht befragt werden können. Bußgeldbehörden gehen jedoch auch anonymen Anzeigen nach, „wenn der geschilderte Sachverhalt es erfordert“.¹⁰⁹ Das ist jedoch bei Parkverstößen selten der Fall.

Wer als Privatperson Ordnungswidrigkeiten anzeigt, muss damit rechnen, dass sein Name im Bußgeldverfahren als Zeuge genannt wird. Dies geschieht beispielsweise im Zuge der Akteneinsicht, teilweise auch im Bußgeldbescheid oder sogar schon im Rahmen der Anhörung. Der (Daten-)Schutz des Anzeigenden wird dabei unterschiedlich gesehen. Das nordrhein-westfälische Innenministerium beispielsweise meint, dass außer in Sonderfällen der Name des Anzeigenden schon im Anhörungsbogen genannt werden soll.¹¹⁰ Der hessische Datenschutzbeauftragte ist dagegen der Auffassung, dass „die Nennung des Namens bereits im Anhörungsbogen rechtlich nicht geboten ist, daher ist in Ermangelung eines zugrundeliegenden Erfordernisses darauf zu verzichten“.¹¹¹

Umgekehrt ist es bei einer anonymen Anzeige verständlich, wenn die Ordnungsbehörde mangels einer belastbaren Zeugenaussage von einer nicht belegbaren Tat ausgeht und die Anzeige nicht weiter verfolgt. Beweisfotos, aus denen

Ort, Zeit und Fahrzeug eindeutig hervorgehen, sollten für eine Verfolgung eigentlich ausreichen.

Datenschutzrechtlich wurde lange diskutiert, inwieweit es überhaupt zulässig ist, dass Privatpersonen Fahrzeuge und Fahrer fotografieren, um eine Ordnungswidrigkeit zu dokumentieren. Der Schutz personenbezogener Daten wie Foto oder Kennzeichen gilt auch für einen Falschparker. Die Datenschutzgrundverordnung erlaubt aber die Verarbeitung personenbezogener Daten, wenn die Daten zur Wahrung berechtigter Interessen des Anzeigenden, eines Dritten oder zur Wahrnehmung einer Aufgabe nötig sind, die im öffentlichen Interesse liegt.¹¹²

Das Verwaltungsgericht Ansbach hatte über diesen Sachverhalt zu urteilen und kam zu einem eindeutigen Ergebnis: „Der Kläger hat durch die genannten Übersendungen von Aufnahmen verbotswidrig parkender Fahrzeuge an die Polizeiinspektion nicht gegen Datenschutzrecht verstoßen.“¹¹³

Die Behörde hatte argumentiert, eine mündlich gestellte Anzeige sei ausreichend. Dazu das Gericht: „Die Anzeige ordnungswidrig geparkter Fahrzeuge bei einer Polizeiinspektion lässt sich nicht in gleichem Maße durch eine mündliche oder schriftliche Beschreibung der Umstände – etwa durch die vom Beklagten angeführte Nennung des Kennzeichens des Fahrzeugs, des Standorts und von in Betracht kommenden Zeugen – durchführen. Eine Beschreibung der Umstände ist nicht in gleichem Maße wie ein Bild geeignet, eine Ahndung des Verstoßes herbeizuführen: Denn ein Lichtbild gibt die tatsächlichen Umstände des Verstoßes in der Regel objektiv wieder, nämlich das verbotswidrig parkende Fahrzeug samt Kennzeichen sowie die Situation, aus welcher der verantwortliche Anzeigenerstatter darauf schließt, dass eine Ordnungswidrigkeit begangen worden ist. Hierdurch wird es den Polizeiinspektionen im Vergleich zu einer meist von subjektiven Eindrücken geprägten Schilderung einer begangenen Ordnungswid-

¹⁰⁹ z.B. Serviceportal Baden-Württemberg, <https://www.service-bw.de/leistung/-/sbw/Anzeige+einer+Ordnungswidrigkeit-1803-leistung-0>

¹¹⁰ „Verfolgung von Verkehrsverstößen durch die Polizei“, RdErl. d. Ministeriums für Inneres und Kommunales - 43.8 - 57.04.16 - v. 2.11.2010 – Abschnitt 3.1.1: https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=5320130816141251173

¹¹¹ Der Hessische Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit, Schreiben vom 19.7.2018, zitiert in David Grünewald: „Methoden der Gehweg-Befreiung“,

https://wegerecht.org/wp-content/uploads/2020/07/2020-07-02_weGerecht_Methoden_der_Gehweg-Befreiung.pdf

¹¹² § 6, Abs. 1 e) und f) Datenschutzgrundverordnung (DSGVO), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016R0679>

¹¹³ VG Ansbach, 02.11.2022 - AN 14 K 22.00468

rigkeit erleichtert, ihr Ermessen bezüglich der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten auszuüben.“¹¹⁴

Gerade das Kennzeichen eines Fahrzeugs sei dazu da, es identifizieren zu können: „Es besteht kein Anspruch auf Anonymität im Straßenverkehr, vielmehr muss das Kennzeichen eines Fahrzeugs stets gut lesbar und mithin öffentlich zugänglich sein. Ein Fahrzeughalter muss damit rechnen, dass ein mit seinem Fahrzeug begangener Parkverstoß dokumentiert und zur Anzeige gebracht wird.“¹¹⁵

**Ein Fahrzeughalter muss
damit rechnen, dass ein mit
seinem Fahrzeug
begangener Parkverstoß
dokumentiert und zur
Anzeige gebracht wird.**
VG Ansbach

Insbesondere könne sich der Falschparker nicht auf den Datenschutz berufen: „Zuletzt muss das Interesse der betroffenen Personen daran, nicht aufgrund der Begehung einer Ordnungswidrigkeit belangt zu werden, ebenfalls zurückstehen, da dem ein rechtswidriges Verhalten zugrunde liegt und es sich somit um ein nicht schutzwürdiges Interesse handelt.“¹¹⁶



Bild 47: Wer einen Parkverstoß begeht, muss damit rechnen, dass er fotografiert und angezeigt wird.

Privatanzeigen müssen sorgfältig und gerichts-fest sein. So sollte aus der Anzeige hervorgehen, dass der Falschparker nicht etwa nur kurz ausgestiegen war und noch neben dem Fahrzeug stand. Auch ein solches Halten auf dem Gehweg ist zwar ordnungswidrig, ein vorbeikommender Ordnungsdienstmitarbeiter würde es aber wahrscheinlich bei einer Verwarnung ohne Verwarnungsgeld belassen und den Fahrer auffordern, wegzufahren.

In einem in der juristischen Literatur heftig kritisierten¹¹⁷ Urteil beschloss das AG Büdingen¹¹⁸ deshalb, dass ein den Parkverstoß dokumentierendes Foto zwar für ein Bußgeldverfahren ausreicht – in dem im Zweifel ein Richter die Zeugen anhört –, nicht aber für einen automatisch generierten Kostenbescheid an den Halter.

Ob nicht-anonyme oder anonyme Anzeigen einzelner Parkverstöße zielführend sind, muss jeder selbst entscheiden. Natürlich können so die drei besonders dreisten Falschparker in das Visier der Ordnungsbehörden gelangen, die in einer sonst ordentlichen Gegend immer die Kreuzung und den Zebrastreifen zuparken. Im Interesse der Fußgänger liegt es jedoch vor allem, dass dauerhafte Missachtungen der Straßenverkehrsordnung geahndet und unterbunden werden. Um das zu erreichen, sollte das Augenmerk der Ordnungsbehörden vor allem auf solche Gebiete gelenkt werden, in denen sich das illegale Gehwegparken eingebürgert hat. Dort muss dann von Amts wegen verstärkt kontrolliert werden.

Qualifizierte Verstöße und Beweise

Die Bußgeldkatalog-Verordnung erlaubt es den Behörden, es bei Ordnungswidrigkeiten, bei denen im Bußgeldkatalog ein Regelsatz von bis zu € 55 bestimmt ist, bei einem Verwarnungsgeld zu belassen.

Beim Verwarnungsgeld handelt es sich um ein Angebot zur außergerichtlichen Regelung. Dem Verkehrssünder wird eine Verwarnung erteilt. Ist er damit einverstanden, das angebotene Verwarnungsgeld zu zahlen, so ist die Ordnungswidrigkeit damit erledigt. Der Verkehrssünder spart sich weitere Verwaltungskosten, verzichtet aber gleichzeitig auf Rechtsmittel.

¹¹⁴ VG Ansbach, 02.11.2022 - AN 14 K 22.00468

¹¹⁵ VG Ansbach, 02.11.2022 - AN 14 K 22.00468

¹¹⁶ VG Ansbach, 02.11.2022 - AN 14 K 22.00468

¹¹⁷ Sandherr, NZV 2/2024, 98

¹¹⁸ AG Büdingen, 16.05.2023 – 60 OWi 46/23

Liegt der Bußgeldregelsatz höher als € 55, ist dieses vereinfachte Verfahren ausgeschlossen. Mit Ausnahme des einfachen, kurzen, nicht behindernden Verstoßes liegen beim Gehwegparken alle Regelbußgelder über dieser Grenze. Hier kann deshalb kein Verwarnungsgeld mehr angeboten werden, sondern der Verstoß führt zwangsläufig zu einem ordentlichen Bußgeldverfahren. Dies ist für den Verkehrssünder mit zusätzlichen Verwaltungskosten verbunden.

Wie schon beschrieben, führen beim Gehwegparken eine längere Dauer, eine Behinderung oder eine Gefährdung zu einem höheren Bußgeld. Verkehrsordnungswidrigkeiten, die über ein solches zusätzliches Merkmal, eine „Qualifikation“, verfügen, werden als „qualifizierte Verstöße“ bezeichnet.

Da die qualifizierten Verstöße beim Gehwegparken automatisch zu einem Punkt in Flensburg führen, ist es für Ordnungsbehörden, aber auch für private Anzeigenerstatter wesentlich, den Verstoß und die Qualifikation gerichtsfest zu dokumentieren. Es besteht sonst die Gefahr, dass ein Richter den Bußgeldbescheid einkassiert.

Für die Qualifikation „länger als eine Stunde“ muss deshalb nachgewiesen werden, dass der Falschparker dort mindestens eine Stunde stand und das Auto zwischenzeitlich nicht bewegt wurde. Dies gelingt z.B. über die Dokumentation der Ventilstellungen am Reifen oder über die neuen, elektronischen Parkscheiben.



Bild 48: Die Parkdauer muss belegbar sein.



Bild 49: Viele Autofahrer machen es den Ordnungsbehörden leicht, die Parkdauer abzulesen.

Bei der Qualifikation „mit Behinderung“ wird idealerweise dokumentiert, dass Fußgänger nicht aneinander vorbei kommen. Da jedoch keine konkrete Behinderung nachgewiesen werden muss, reicht es auch, anhand der verbleibenden Restbreite des Gehwegs zu beweisen, dass der Verkehrsweg in seiner Funktion eingeschränkt war.¹¹⁹



Bild 50: Der Rollstuhlfahrer wird gefährdet, denn er müsste die Bordsteinkante hinab und durch den Autoverkehr fahren, um weiter zu kommen.

Bei der Qualifikation „mit Gefährdung“ hat sich die Meinung durchgesetzt, eine Gefährdung habe vorgelegen, wenn es „gerade einmal noch gutgegangen“ wäre. Dies lässt sich so aber nur auf den fließenden Verkehr anwenden und auf eine konkrete Situation. Eine andere Definition von „Gefährdung“ ist deshalb „wenn die mit

¹¹⁹ Für eine detaillierte Beschreibung der Qualifikation „mit Behinderung“ siehe das Kapitel „Verbotenes Parken auf einem Gehweg“.

dem Straßenverkehr ohnehin verbundene abstrakte Gefahr so erhöht ist, dass eine konkrete Gefahr deutlich wahrscheinlicher geworden ist.“¹²⁰ So kann beispielsweise ein Gehweg derart blockiert sein, dass kleine Kinder, blinde oder mobilitätseingeschränkte Personen nicht weiterkommen und auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Hier werden diese Personen einer erhöhten Gefahr ausgesetzt, die durch den Falschparker verursacht wurde.

Bei vielen Situationen muss berücksichtigt werden, dass gegebenenfalls nur bestimmte Personen gefährdet werden. Ein Erwachsener kann vielleicht vorsichtig an einem geparkten Auto vorbeilaufen, ein Kind auf seinem Kinderrad aber nicht. Ein Sehender kann einem Hindernis in Kopfhöhe ausweichen, ein Blinder aber nicht. Ein Fußgänger kann eine hohe Bordsteinkante hinuntersteigen, ein Rollstuhlfahrer aber nicht. Bei der Dokumentation und der Beweisführung sollten deshalb immer auch mobilitätseingeschränkte Personen berücksichtigt werden, denn für diese ist der Schutzraum „Gehweg“ besonders wichtig.

Nichteingreifen von Behörden

Reagiert eine Ordnungsbehörde nicht auf Kontrollbitten, so kann man sie nicht zwingen, sondern muss sie überzeugen. Jedes Ordnungsamt hat eine Vielzahl von Aufgaben zu erledigen, und es gibt immer mehr Aufgaben als Personal. Gerade im Bereich der Verkehrsüberwachung ist es unmöglich, sämtliche Ordnungswidrigkeiten zu verfolgen. Sonst müsste in jeder Straße ein Radarwagen stehen und an jeder roten Fußgängerampel ein Aufpasser.

Aus diesem Grund muss ein Ordnungsamt auch in der Verkehrsüberwachung seine Ressourcen sinnvoll einteilen. So kommt es, dass in der Innenstadt ein Auto abgeschleppt wird, das beispielsweise einen Behindertenparkplatz blockiert, während gleichzeitig in einer Wohnstraße am Stadtrand ungehindert auf dem Gehweg geparkt wird. Schließlich kann der Außendienst nicht überall zugleich sein.

Um die Ordnungsbehörde zu überzeugen, muss der Außendienst zunächst einmal wissen, dass und wo es überhaupt ein Problem mit zugeparkten Gehwegen gibt. Damit eine Stelle in der Pri-

oritätenliste nach oben rutscht, ist es wichtig, die besondere Bedeutung des blockierten Gehwegs darzustellen. In der Nähe von Schulen, Altenheimen oder Haltestellen wird ein Ordnungsamt gründlicher hinsehen als in einer Sackgasse am Stadtrand.



Bild 51: Manche Gehwege sind wichtiger als andere.

Im Idealfall sollte eine solche priorisierte Meldung an die Verkehrsüberwachung ausreichen, so dass Außendienstmitarbeiter in den betroffenen Straßen illegal abgestellte Fahrzeuge feststellen und verwarnen. Und das nicht nur einmal, sondern mehrfach, damit die betroffenen Gehwege auch frei bleiben.

Sollte sich an der Situation nichts ändern, kann die Meldung wiederholt werden, am besten mit Fotos und Hinweisen auf Gefahrensituationen. Privatanzeigen einzelner Parkverstöße sorgen im Normalfall nicht dafür, dass die entsprechenden Straßen in die regelmäßige Verkehrsüberwachung aufgenommen werden, da diese weitgehend automatisiert direkt durch Bußgeldstellen abgewickelt werden.

Ist auch nach längerer Zeit keine Verbesserung der Verkehrsbehinderung eingetreten, spricht dies dafür, dass die Ordnungsbehörde die illegale Gehwegnutzung nicht beenden kann oder will. Weil dies nicht im Interesse der betroffenen Fußgänger ist, kann man sich dann an mehrere Stellen wenden.

Erste Ansprechstelle ist zunächst die dienstliche Hierarchie innerhalb der Verwaltung, also die Amtsleitung, die Dezernatsleitung oder die Verwaltungsspitze (Bürgermeister/Landrat). Spätestens jetzt empfiehlt es sich, Unterstützung an Bord zu holen. Hilfe findet man beispielsweise in der Verwaltung selbst: Senioren-, Bürger- oder Fußverkehrsbeauftragte. Weitere An-

¹²⁰ Hentschel/König/Dauer: Straßenverkehrsrecht, zu §315b StGB, Rn. 22

sprechpartner sind politische Gremien wie Verkehrsausschuss oder Stadtteilparlament sowie politische Parteien. Schließlich findet man Unterstützung auch bei Vereinen und Organisationen wie Behindertenverbänden oder dem FUSS e.V.

Gemeinsam mit den Unterstützern schildert man sachlich die bemängelte Verkehrssituation sowie die bisherigen Anfragen und drängt auf Abhilfe. Es sollte dann erwartet werden, dass von der Verwaltungshierarchie nach Rücksprache mit der Fachabteilung dem Bürger entweder eine verstärkte Kontrolle zugesagt wird oder die Gründe für die Nicht-Bearbeitung erklärt werden.

Typische Gründe, die in diesem Zusammenhang genannt werden, sind Duldung und Personalmangel. In vielen Ordnungsbehörden gibt es immer noch interne Anweisungen, illegales Gehwegparken zu dulden, solange eine bestimmte Gehwegbreite erhalten bleibt. Dass dies nicht mehr rechtens ist, wurde in dieser Broschüre ausführlich beschrieben. Schließlich wurden die Bußgelder für das Parken auf Gehwegen vor allem deswegen erhöht, um diesem Dulden ein Ende zu bereiten.

Personal- oder Ressourcenmangel sind ebenfalls gern vorgebrachte Argumente. Begrenzte Kapazitäten müssen geplant eingesetzt werden. Welche Verkehrsüberwachung Priorität haben muss, sollte sich aus der Verkehrssicherheit und aus der Schwere der Verstöße ergeben. Der Bußgeldkatalog führt auf, welche Verstöße schwer/teuer sind und welche nicht so gravierend. Es ist daher wenig einsichtig und könnte sogar einen Verstoß gegen das grundgesetzliche Willkürverbot darstellen, wenn die begrenzten Ressourcen ausschließlich dazu eingesetzt werden, abgelaufene Parkscheine (€ 20) oder Parken ohne Bewohnerberechtigung (€ 10-25) zu ahnden, nicht aber das behindernde Parken auf einem Gehweg (€ 70 plus Punkt in Flensburg).

Hilft auch der Weg über die dienstliche Hierarchie nicht, um die dauerhafte Fehlnutzung von Gehwegen zu vermindern, ist der nächste Ansprechpartner die jeweilige Aufsichtsbehörde. Je nach Bundesland ist dies eine Stelle beim zuständigen Ministerium oder in einer Bezirksregierung. Es steht jedem Bürger frei, bei dieser Stelle formlos eine Fachaufsichtsbeschwerde einzureichen. Damit diese Erfolg hat, sollte die betroffene Verkehrssituation genauso wie die Reaktionen der Verwaltung korrekt und kom-

pakt dokumentiert werden. Die Aufsichtsbehörde kann den Vorgang dann fachlich und juristisch beurteilen und die Fachabteilung entsprechend anweisen.

Manche Bürger habe es auch versucht, über den Petitionsausschuss ihres Bundeslands die lokale Verwaltung zum Handeln zu bewegen. Erfolgreich war eine solche Eingabe beispielsweise in Zusammenhang mit der Stadt Ulm.¹²¹

Hilft all dies nicht, steht immer noch der Weg über ein Gerichtsverfahren offen. Allerdings ist bisher kein Verfahren bekannt, mit dem eine Ordnungsbehörde gezwungen worden wäre, für benutzbare Gehwege zu sorgen. Aufsehen erregend war deshalb ein Urteil des Bremer Verwaltungsgerichts im November 2021, welches im Juni 2024 durch das Bundesverwaltungsgericht abschließend bestätigt wurde. Dieses Urteil stellte fest, dass betroffene Bürger (hier Anwohner, die den Gehweg zwangsweise nutzen müssen) faktisch rechtsschutzlos wären, wenn ein Ordnungsamt (aus welchen Gründen auch immer) nicht gegen das illegale Gehwegparken einschreitet.

Die Kläger meinten, und die Gerichte gaben ihnen Recht, dass für das Erlauben und Verbieten des Parkens auf Gehwegen die jeweilige Straßenverkehrsbehörde fachlich zuständig sei: „Die sachliche Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde für ein ordnungsbehördliches Einschreiten wegen eines Verstoßes gegen das Verbot des Gehwegparkens folgt aus § 44 Abs. 1 StVO. Danach ist sie für die Ausführung der Straßenverkehrsordnung zuständig, soweit nichts Anderes bestimmt ist.“¹²²

Deshalb könne zwar nicht das Ordnungsamt, wohl aber das Straßenverkehrsamt gezwungen werden. Wenn wie im Streitfall das Parken auf dem Gehweg verboten sei (und auch nicht erlaubt werden könne), müsse das Straßenverkehrsamt selbst Maßnahmen ergreifen, um seine Anordnung auch durchzusetzen. „Die Weigerung der Straßenverkehrsbehörde, in den von den Klägern bewohnten Straßen Maßnahmen gegen das aufgesetzte Gehwegparken zu ergreifen, ist rechtswidrig und verletzt die Kläger

¹²¹ Landtag von Baden-Württemberg, Petition 16/878, Drucksache 16/5059, Drucksache 16/7359

¹²² OVG Bremen, 13.12.2022 - 1 LC 64/22

in ihren Rechten.“¹²³ Die Behörde sei zwar frei in der Wahl ihrer Maßnahmen, diese müssten jedoch wirksam sein.

**Die Weigerung der
Straßenverkehrsbehörde, in
den von den Klägern
bewohnten Straßen
Maßnahmen gegen das
aufgesetzte Gehwegparken
zu ergreifen, ist rechtswidrig
und verletzt die Kläger in
ihren Rechten.**

VG Bremen

Zu den vom Gericht beispielhaft genannten Maßnahmen gehört es auch, das Ordnungsamt um Amtshilfe zu bitten und die illegal parkenden Fahrzeuge abschleppen zu lassen. Jede Maßnahme sei zulässig, die dafür sorgt, dass die betroffenen Gehwege nicht mehr dauerhaft durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt würden.

Nichtstun sei hingegen keine Option: „Es besteht zudem die konkrete Gefahr, dass derartige Verstöße sich auch in der Zukunft fortsetzen werden. Angesichts der Dauerhaftigkeit der Parksituation ist damit zu rechnen, dass ohne ein Einschreiten der Beklagten [der Stadt Bremen] in den betroffenen Straßen weiterhin flächendeckend verbotswidrig auf den Gehwegen geparkt wird.“¹²⁴

Insbesondere stellten die Gerichte fest, dass den Klägern als Anwohnern ein individuelles Recht zusteht, unbehindert von parkenden Fahrzeugen von der eigenen Haustür bis zur nächsten Ecke gehen zu können. Anwohner sind auf die Nutzung des vor ihrem Grundstück verlaufenden Gehwegs in besonderer Weise angewiesen.¹²⁵



Bild 52: Anwohner haben ein individuelles Recht auf freie Gehwege vor ihrer Haustür.

Nicht durchsetzen konnten sich die Kläger mit ihrer Forderung, umgehend für freie Gehwege zu sorgen. Hier gestand die abschließende Instanz der Straßenverkehrsbehörde zu, zunächst noch schlimmere Stellen im Stadtgebiet abzurufen, solange dies tatsächlich und nachvollziehbar geschieht. Allerdings bedürfe es in Bezug auf Mittel, die mit überschaubarem (Personal-)Aufwand durchführbar sind, wie die Aufstellung von einseitigen Halteverbotsschildern, einer besonders tragfähigen Begründung, warum diese nicht ergriffen werden.¹²⁶

¹²³ VG Bremen, 11.11.2021 – 5 K 1968/19

¹²⁴ OVG Bremen, 13.12.2022 – 1 LC 64/22

¹²⁵ BVerwG, 06.06.2024 – 3 C 5.23

¹²⁶ OVG Bremen, 13.12.2022 – 1 LC 64/22

Parken rechtskonform und fußgängerverträglich organisieren

Das Parkverbot auf Gehwegen ist seit 1937 Bestandteil der Straßenverkehrsordnung. Verstöße wurden jedoch immer als geringfügige Ordnungswidrigkeit betrachtet und selten geahndet. Dies führte dazu, dass sich vielerorts das Gehwegparken eingebürgert hat.

Das Umweltbundesamt stellt fest: „Oft scheint es so, als hätten die Behörden die Verfolgung mehr oder weniger aufgegeben, so dass in ganzen Stadtteilen die letzten an sich frei nutzbaren Flächen von falsch parkenden Autos zugestellt sind und es auf den engen verbliebenen Gehwegflächen nicht mehr möglich ist, nebeneinander zu laufen, problemlos aneinander vorbei zu kommen oder Kinder auf den Gehwegen gefahrlos Rad fahren zu lassen.“¹²⁷

Seit der StVO-Novelle 2020, die sich besonders dem Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer verschrieben hat, hat sich die rechtliche Situation massiv verändert. Das Parken auf Gehwegen ist nun ein schwerer Verkehrsverstoß, der schon ab einer Dauer von einer Stunde mit einem Eintrag ins Fahreignungsregister und einem Bußgeld von mindestens € 70 (beim Regelfall Vorsatz: € 140) bestraft wird.

**Verwaltung und Politik sind
gefordert, der geänderten
Rechtslage Rechnung zu
tragen und das illegale
Gehwegparken zu
vermindern.**

Verwaltung und Politik sind nun gefordert, der geänderten Rechtslage Rechnung zu tragen und das illegale Gehwegparken zu vermindern. In diesem Kapitel werden einige unverbindliche Empfehlungen vorgestellt, wie das Parken so or-

ganisiert werden kann, dass Fußgängern der ihnen zugewiesene Verkehrsraum wieder ungehindert zur Verfügung steht.

Sensibilisieren

Diese Broschüre hat den Zweck, Politik, Verwaltung und Bürger mit der Problematik des Gehwegparkens und den veränderten rechtlichen Konsequenzen vertraut zu machen. Diese Sensibilisierung ist auch eine Hauptaufgabe von Politik und Verwaltung beim Ziel, Parken rechtskonform zu machen und fußgängerfreundlich zu organisieren.

Entscheidungsgremien in der Politik und Entscheidungsträger in der Verwaltung müssen wieder lernen, dass Parken auf Gehwegen kein Kavaliersdelikt ist, sondern die Durchgängigkeit und Sicherheit des Fußverkehrs massiv beeinträchtigt. Fußgängerverkehr als Teil des Straßenverkehrs wird durch das aufgesetzte Gehwegparken regelmäßig erheblich behindert.¹²⁸

Die Steuerung des Parkverhaltens in den Kommunen ist Teil der kommunalen Selbstverwaltung. Aber auch die Aufsichtsbehörden (Bezirksregierungen, Regierungspräsidien) sind in eigener Zuständigkeit verpflichtet, das rechtskonforme Verhalten der Kommunen zu überprüfen, insbesondere nach Beanstandungen.¹²⁹

Die kommunale Stadt- und Verkehrsplanung hat dafür Sorge zu tragen, dass mit dem knappen öffentlichen Raum sparsam umgegangen wird und dass die Flächen der – aus Sicht der Allgemeinheit – jeweils besten Nutzung zur Verfügung gestellt werden.¹³⁰

Für die Rückgabe der Gehwege an den Fußverkehr ist es hilfreich, wenn die Stadtpolitik den Kampf gegen Gehwegparker selbst auf die Agenda setzt. Heidelberg hat beispielsweise 2019 ein 30-Punkte-Aktionsprogramm für Kli-

¹²⁷ Umweltbundesamt: „Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität“, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-11-20_texte_94-2019_rechtsinnmobil_1-teilbericht-recht-innovation.pdf

¹²⁸ VG Bremen, 11.11.2021 – 5 K 1968/19

¹²⁹ Landtag von Baden-Württemberg, Drucksache 16/4099, https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/4000/16_4099_D.pdf

¹³⁰ FGSV: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23), 2.2.1

maschutz beschlossen, welches als Punkt 20 im Handlungsfeld Mobilität festlegt: „Gehwegparken wird stadtweit verhindert, damit die Menschen sicher auf dem Gehweg unterwegs sein können. Falschhandeln wird konsequent geahndet.“¹³¹ Derart umrissene Ziele vereinfachen dann die Einführung entsprechender Maßnahmen.¹³²

Sinnvollerweise werden solche städtischen Programme mit Zielterminen versehen, wie beispielsweise im „Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken“ des Bremer Verkehrssenats: „Kurzfristige Durchsetzung des regelkonformen Parkens in einzelnen Straßen, in denen die Barrierefreiheit besonders stark durch das Parkverhalten eingeschränkt und das ungestörte Befahren der Gehwege mit dem Rollstuhl nicht möglich ist. Es ist geplant, bis Ende 2022 diejenigen Straßen prioritär zu bearbeiten, die auf Basis einer vorhandenen Erhebung Restgehwegbreiten unter 0,8 m aufweisen. Nachfolgend sollen in einem zweiten Schritt (bis ca. März 2023) auch Straßen mit Restgehwegbreiten unter 1,1 m bearbeitet werden. Dabei sollen zunächst die innenstadtnahen Quartiere im Fokus stehen. Danach werden schrittweise die Maßnahmen auch außerhalb der hochbelasteten, innenstadtnahen Bereiche und damit außerhalb des Kernbereichs von ‚Parken in Quartieren‘ umgesetzt. Hierbei werden wiederum zuerst die Straßen mit Restgehwegbreiten unter 0,8 m bzw. 1,1 m bearbeitet. Da deren Anzahl erheblich ist, kann keine genaue Prognose für die Bearbeitungsdauer gegeben werden. Ziel ist es, einen nennenswerten Teil dieser Straßen in 2023 zu bearbeiten und die Bearbeitung der verbleibenden Straßen bis spätestens Mitte 2024 abzuschließen.“¹³³

Statt sich an diesen selbstgesteckten Zielterminen zu orientieren, ist Bremen bekanntermaßen lieber erst bis vor das Bundesverwaltungsgericht gezogen.

Bei allen Maßnahmen ist es sinnvoll, die Öffentlichkeit einzubinden, über die Rechtslage aufzuklären und alle Beteiligten für den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren. Dies kann über die lokale Presse genauso passieren wie über Bürgerbeteiligungen und „Runde Tische“.

Manche Kommunen haben gute Erfahrungen damit gemacht, Autofahrer zunächst mit Flugblättern zu sensibilisieren und zu ermahnen, bevor in Straßenzügen, in denen sich das illegale Gehwegparken eingebürgert hat, mit Bußgeldverfahren durchgegriffen wird.¹³⁴



Bild 53: Vorwarnung vor konsequenter Ahndung (Stadt Ulm)

Die Polizeiinspektion Neuperlach (München) appellierte an die Fairness der Autofahrer und schrieb auf ihre Ankündigungszettel: „In dieser Straße wird (auch von Ihnen) verbotswidrig auf dem Gehweg geparkt. Dies ist gerade entlang ohnehin schon schmaler Gehwege in hohem Maße unfair gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern. Fußgänger, gegebenenfalls auch mit Kinderwagen, sowie Fahrer von Rollstühlen müssen sich entlang vorhandener Gehwege stets ungehindert fortbewegen können.“¹³⁵

Eine ähnliche Erziehungsmaßnahme ist die Null-Euro-Knolle, wie sie beispielsweise die Stadt Niederkassel verteilt, wenn sich Autofah-

¹³¹ https://www.heidelberg.de/site/Heidelberg_ROOT/get/documents_E788383139/heidelberg/Objektdatenbank/31/PDF/Energie%20und%20Klimaschutz/31_pdf_Infoblatt%20Klimaschutzaktionsplan_2020.pdf

¹³² https://www.heidelberg.de/hd/HD/service/30_07_2020+fuer+mehr+verkehrssicherheit+und+klimaschutz.html

¹³³ https://www.ortsamt-woltmershausen.bremen.de/sixcms/media.php/13/221121_Beschlussvorlage_Umgang%2Bmit%2BGehwegparken_Deputatione.pdf

¹³⁴ <https://www.ulm.de/-/media/ulm/vgv/vp/downloads/gehwegparken/flyer-gehwegparken.pdf>

¹³⁵ Polizei München auf Facebook

rer nicht genau an die Straßenverkehrsordnung halten und zum Beispiel über eine markierte Parkfläche hinausragen. So macht die Verkehrsüberwachung deutlich, dass auch kleine Vergehen bemerkt werden.¹³⁶

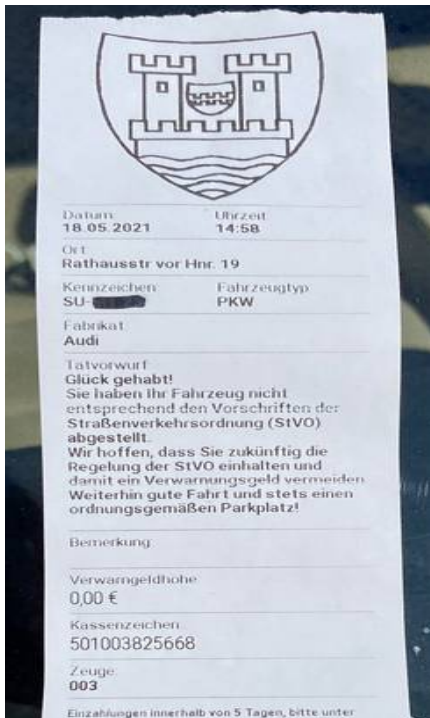


Bild 54: Null-Euro-Knolle für geringfügige Parkvergehen (Stadt Niederkassel)

Neu sensibilisiert werden müssen auch die für die Verkehrsaufsicht zuständigen Mitarbeiter auf der Straße, sei es in Ordnungsbehörden oder bei der Polizei. Hierzu eignen sich Dienst- und Geschäftsanweisungen wie solche der Stadt Köln: „Parken auf Gehwegen – und auf Platzflächen – ist, unabhängig davon, ob es behindert oder nicht, ein mit massiven Mitteln zu unterbindendes Übel. Seine Überwachung ist daher mit hoher Priorität zu betreiben.“¹³⁷

**Parken auf Gehwegen ist,
unabhängig davon, ob es
behindert oder nicht, ein mit
massiven Mitteln zu
unterbindendes Übel.**

Stadt Köln

Ein abgelaufener Parkschein ist lediglich ein geringfügiger Verkehrsverstoß, Parken auf dem Gehweg ist jedoch seit der StVO-Novelle ein schwerer Verkehrsverstoß, der in den meisten Fällen zu einem Eintrag im Fahreignungsregister führt.

Hier wird nicht einfach „falsch geparkt“, sondern massiv in den von der Straßenverkehrsordnung vorgesehenen Schutzraum für Kinder, Senioren und alle anderen Fußgänger eingedrungen. Durch das grundsätzliche Verbot des Gehwegparkens soll eine ungehinderte und jederzeitige Nutzung des Gehweges sichergestellt werden. Zugleich dient das grundsätzliche Verbot des Gehwegparkens auch dem Schutz der Gehwegnutzer vor Beeinträchtigungen ihrer körperlichen Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG).¹³⁸

Wie man es garantiert nicht machen sollte, zeigt ein Hinweiszettel, den die Stadt Mannheim bei Falschparkern zum Schuljahresbeginn verteilt: „Wir haben festgestellt, dass Ihr Kraftfahrzeug auf einem Gehweg abgestellt ist. Gehwege dürfen nur dann zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt werden, wenn dies durch Markierungen, Beschilderung oder anderer geeigneter Weise ausdrücklich ausgewiesen ist. Das behindernde Gehwegparken auf Schulwegen ist besonders gefährlich, weil sich dort auch jüngste Schülerinnen und Schüler sicher bewegen können müssen. Die in Ihrem Quartier bestehenden Schwierigkeiten, Ihr Fahrzeug regelkonform abzustellen sind uns als Stadtverwaltung bekannt und treffen auch auf unser Verständnis. Ein Erlass des Verkehrsministeriums des Landes BW verpflichtet uns, das Gehwegparken dort, wo es nicht ausdrücklich erlaubt ist, immer zu beanstanden. Das ist aber in Ihrer Wohnstrasse bislang nicht der Fall. Deshalb müssen wir Sie an dieser Stelle warnen. Diese Verwarnung ist aber nicht kostenpflichtig. Wir werden nach Ende der Schulwegaktion in die Regelüberwachung zurückkehren. Das reine Gehwegparken entlang Ihrer Straße werden wir aber erst dann kostenpflichtig ahnden, wenn das Straßenrandparken in Ihrem Stadtteil überprüft und neu konzipiert ist.“¹³⁹

¹³⁶ <https://www.niederkassel.de/magazin/artikel.php?artikel=4207&type=2&menuid=73&topmenu=36>

¹³⁷ zitiert durch Ministerium des Innern NRW, Landtags-Drucksache LT-Drs. 17/13811, <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD17-13811.pdf>

¹³⁸ VG Bremen, 11.11.2021 – 5 K 1968/19

¹³⁹ zitiert in https://www.mannheim.de/sites/default/files/2022-06/TOP_1_Beanstandungsverpflichtung_im_Ruhenden_Verkehr.pdf

Hier sagt die Stadt allen Ernstes, dass ihr die Erlasslage egal sei, dass sie kostenfrei verwarne und auch nach Ende der Schulwegaktion nicht wiederkomme – arme Mannheimer Schulkinder.

Gefahrenabwehr

Wo es um die Verkehrssicherheit geht, ist auch die Polizei gefordert, selbst wenn es um „ruhenden Verkehr“ geht. Werden Rollstuhlfahrer oder Kinder gefährdet, weil z.B. ein parkendes Fahrzeug den Gehweg entlang einer stark befahrenen Straße blockiert, muss die Polizei eingreifen. Es könnte im Extremfall sogar ein gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr¹⁴⁰ vorliegen, zu dem auch der Verkehr von Fußgängern auf Gehwegen gehört, die neben der Fahrbahn ausschließlich für die Benutzung von Fußgängern angelegt sind.¹⁴¹ Damit wäre es ein Offizialdelikt.



Bild 55: Ein den Gehweg komplett versperrendes Fahrzeug ist ein Hindernis, das Leib oder Leben eines anderen Menschen gefährdet.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat fordert: „Verkehrsverstöße, die die Sicherheit der zu Fuß Gehenden gefährden, müssen konsequent überwacht und geahndet werden.“¹⁴²

¹⁴⁰ Nach StGB, § 315b zählt u.a. das Bereiten von Hindernissen als gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr. Ein Hindernis kann auch ein Fahrzeug sein: BGH, 01.09.1967 – 4 StR 340/67, allerdings voraussetzend, dass eine Schädigung Dritter beabsichtigt ist. „Nur“ fehlerhafte Verkehrsteilnahme reicht dem BGH bisher nicht aus.

¹⁴¹ BGH, 02.04.1969 – 4 StR 102/69

¹⁴² Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR): „Verbesserung der Sicherheit für zu Fuß Gehende“, Beschluss vom 28.10.2020

Rettungsfähigkeit sicherstellen

Zur Gefahrenabwehr gehört auch, dass Rettungswege für die Feuerwehr freigehalten werden. Im Brandfall kann es zu spät sein, Feuerwehrzufahrten oder Gehwege freizuräumen.

Nicht ohne Grund gehört beispielsweise in Berlin zu einem Brandschutznachweis, dass ausreichend breite Aufstellflächen für eine Feuerwehr-Drehleiter (5,20 m x 11,0 m) auf Fahrbahn, Parkstreifen und/oder Gehweg vorhanden sein und freigehalten werden müssen.¹⁴³

Die Sicherstellung der Rettungsfähigkeit kann auch als gutes Argument benutzt werden, Maßnahmen gegen illegales Parken den Bürgern verständlich zu machen. „Verkehrsrechtswidrig abgestellte Fahrzeuge engen nicht nur die Gehwege, sondern auch massiv die Fahrbahnen ein, so dass Rettungsfahrzeuge blockiert werden und nicht mehr rechtzeitig zu ihren Einsatzorten gelangen könnten. Ziel ist es zu vermeiden, dass sich die Feuerwehr bei Alarmfahrten mit ihren großen, schweren Löschfahrzeugen erst Platz verschaffen muss, um ihren jeweiligen Einsatzort zu erreichen. Auch wenn bei diesen Einsätzen nicht auf Blechschäden bei den Falschparkern Rücksicht genommen wird, kann so wertvolle Zeit verloren gehen.“¹⁴⁴



Bild 56: Kontrollfahrt mit Löschfahrzeug (Stadt Heidelberg/Rothe)

Wichtig – wenn nicht sogar zwingend erforderlich – sind deshalb regelmäßige Kontrollfahrten durch Mitarbeiter der Ordnungsbehörden, gegebenenfalls unterstützt durch Fachleute der

¹⁴³ Berliner Feuerwehr: Merkblatt „Flächen für die Feuerwehr“, https://www.berliner-feuerwehr.de/fileadmin/bfw/dokumente/VB/Merkblaetter/Merkblatt_Flaechen_fuer_die_Feuerwehr.pdf

¹⁴⁴ <https://www.asv.bremen.de/aufgaben/stassenverkehrsbehoerde/rettungssicherheit-17746>

Feuerwehr. Dabei ist insbesondere auf ausreichend breite Durchfahrten, befahrbare Kurven, hinreichend große Aufstellflächen sowie freie Einfahrten zu achten. Ebenfalls zwingend notwendig ist es, bei diesen Kontrollen darauf zu achten, dass Hydranten sowie die Schachtdeckel von Wasser- und Gasleitungen zugänglich sind. Diese dürfen selbst bei erlaubtem Gehwegparken nicht versperrt werden. Störende Fahrzeuge sind nicht zu verwarnen, sondern abzuschleppen.

Derartige Kontrollfahrten sollten nach Möglichkeit in den Abendstunden sowie am Wochenende erfolgen. Wenn viele Anwohner zuhause sind, gibt es mehr Falschparker. Gleichzeitig aber ist die Brandwahrscheinlichkeit deutlich erhöht.

Unabhängig davon ist es eine der wesentlichen Aufgaben der Polizei, „die zuständigen Behörden, insbesondere die Ordnungsbehörden, unverzüglich von allen Vorgängen zu unterrichten, die deren Eingreifen erfordern.“ (§ 1 Polizeigesetz NRW)¹⁴⁵ Dort steht auch, dass „die Polizei in eigener Zuständigkeit tätig zu werden [hat], soweit ein Handeln der anderen Behörden nicht oder nicht rechtzeitig möglich erscheint.“

**Wo es um die
Verkehrssicherheit geht, ist
auch die Polizei gefordert,
selbst wenn es um
„ruhenden Verkehr“ geht.**

Mitarbeiter von Polizei, Ordnungs- und Straßenverkehrsbehörden sollten geschult werden, Situationen aus Sicht von Fußgängern und Rollstuhlfahrern zu betrachten und zu beurteilen. Dazu gehört es auch, einmal in die Hocke zu gehen und eine Verkehrssituation aus der Blickhöhe eines Grundschulkinders zu erfahren.

Analysieren und Prioritäten festlegen

Um Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorbereiten zu können, wird es wahrscheinlich überall erforderlich sein, zunächst einmal den Sachstand zu erfassen.

Vielleicht gibt es in einer Gemeinde gar keine Gehwegparker. Oder es gibt nur einzelne, die aber im Rahmen der normalen Verkehrsaufsicht festgestellt, verwarnet oder bestraft werden können.

In den meisten Städten und größeren Gemeinden aber gibt es Straßenzüge oder ganze Stadtteile, in denen sich das illegale Parken auf Gehwegen eingebürgert hat. Welche das sind, dürfte in Verwaltung und Politik bekannt sein, nicht aber wie groß das Problem jeweils ist.

Als Vorbereitung für Entscheidungen zum Gehwegparken sollte deshalb zunächst eine Erfassung des Sachstands erfolgen.¹⁴⁶ Eine solche Begehung oder Befahrung ist mit Personal- und Zeitaufwand verbunden. Dass hierfür Mittel fehlen, kann nicht als Argument dienen. Im Zweifelsfall ließen sich die nötigen Mittel sehr einfach generieren, indem im Zuge der Erfassung für alle Falschparker Bußgelder (€ 140 für vorsätzlich länger als eine Stunde) angeordnet würden.

Weitere Quellen für eine Sachstandserfassung sind Statistiken über bereits früher eingeleitete Bußgeldverfahren sowie Beschwerden/Anzeigen durch Anwohner oder Ordnungsbehörden.

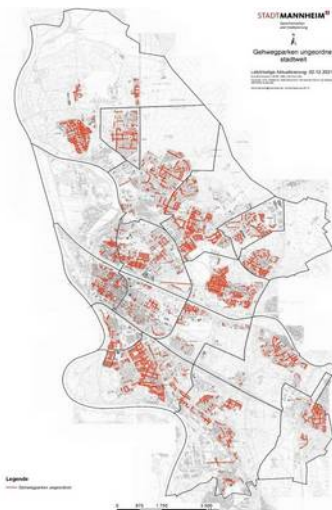


Bild 57: Karte von Mannheim mit den Straßen, in denen illegal Gehwege zugeparkt werden. (Stadt Mannheim)

Die Stadt Mannheim hat das Ausmaß des Problems in einer Karte dokumentiert.¹⁴⁷ Hier wird deutlich, in welchen Stadtvierteln besonders viele Gehwegparker zu finden sind. So erschre-

¹⁴⁵ https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=3120071121100036031

¹⁴⁶ Beispiel Stadt Ulm:
<https://fragdenstaat.de/files/foi/378816/kopievonstraenverzeichnisgehwegparken-1.pdf?download>

¹⁴⁷ veröffentlicht in
https://www.mannheim.de/sites/default/files/2023-08/Vorlage_Parken_0.pdf

ckend das Lagebild beispielsweise in Mannheim ist, so sehr verdeutlicht es auch, mit welchen Summen deutsche Städte ihre Autofahrer subventionieren, indem sie schwerer Verkehrsverstöße dulden. Kämmerer in finanzschwachen Kommunen sollten einmal schätzen lassen, wie viele hundert Millionen Euro durch die fehlende Ahndung von Verkehrsverstößen dem kommunalen Haushalt verloren gehen.

Sobald der Umfang der Problematik dokumentiert ist, können Politik und Verwaltung entscheiden, in welchen Straßen Handlungsbedarf vorliegt. Priorität sollten Gehwege mit sehr vielen Falschparkern, mit sehr viel Fußverkehr oder mit besonders schützenswerten Nutzern, beispielsweise an Schulen, Spielplätzen, Altenheimen, sozialen Einrichtungen haben.



Bild 58: Prioritäten setzen: Vor einem Altenheim den fließenden Verkehr zu bremsen, ist aus Sicherheitsgründen wichtig; nutzbare Gehwege wären an dieser Stelle noch viel wichtiger.

Parkdruck

Ein gern als Begründung für das Falschparken herangezogener Begriff ist der „Parkdruck“. Darunter wird verstanden, dass Autofahrer in einem Bereich mehr Fahrzeuge parken wollen, als es legale Parkplätze gibt.

Da das Parken auf Gehwegen schlicht verboten ist, kann Parkdruck natürlich nicht als Grund herhalten, vorsätzlich eine schwere Ordnungswidrigkeit zu begehen. Aber auch objektiv ist der Druck, einen Parkplatz zu finden, oft gar nicht so groß, sondern eher der Bequemlichkeit der Autofahrer zuzuschreiben.

Parkdruck kann nicht als Grund herhalten, vorsätzlich eine schwere Ordnungswidrigkeit zu begehen.



Bild 59: Viel deutlicher kann man es nicht machen, dass genügend freie Parkplätze vorhanden sind. Wer trotzdem auf dem Gehweg parkt, ist einfach nur ignorant.

Städte verteidigen illegales Gehwegparken oft damit, dass bei konsequenter Ahndung in vielen Straßen nur einseitiges Parken möglich wäre und 50% der Stellplätze wegfallen würden. Natürlich kann das aber nicht als Argument dienen, die Bequemlichkeit von Autofahrern über die Straßenverkehrsordnung zu stellen.



Bild 60: Viele Fahrbahnen sind breit genug, so dass korrekt auf ihnen geparkt werden könnte.

Es gibt kein Anrecht auf einen (möglichst kostenlosen) Parkplatz in der Nähe zum Ziel. Bei unzumutbaren Beeinträchtigungen bleibt für einen Interessenausgleich und das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde bei der Entscheidung über ein Einschreiten gegen das verbotswidrige Gehwegparken wenig Raum.¹⁴⁸

¹⁴⁸ BVerwG, 06.06.2024 – 3 C 5.23

Auf öffentlichen Straßen darf nur geparkt werden, wenn dafür auch Platz vorhanden ist. Ansonsten ist das Vorhalten von Parkplätzen für Bewohner oder Kunden Aufgabe der Eigentümer und Gewerbetreibenden. Diese rechtliche Grundlage ist vielen Autofahrern unbekannt und sollte von Politik und Verwaltung deutlich kommuniziert werden.

Die Richtlinie für den ruhenden Verkehr gibt eindeutig vor: „Für den öffentlichen Straßenraum gilt grundsätzlich, dass hier zunächst die zur Verfügung stehenden Flächen für regelkonforme Anlagen des fließenden Verkehrs einschließlich ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr), Rad- und Fußverkehr, für Aufenthaltsflächen und für erforderliche Stadtbegrünung zur Verfügung stehen. Mit Ausnahme von Parkständen für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Flächen für Liefer- und Ladeverkehr sollte das Parken von Kraftfahrzeugen vorrangig auf private Flächen verlagert werden.“¹⁴⁹

Um Parkdruck objektiv beurteilen zu können, müssen Parkraumangebot und Parkraumbedarf bilanziert werden.¹⁵⁰ Über Statistiken kann die Verwaltung feststellen, wie groß der Wunsch nach Parkplätzen ist: Zahlen über die auf Anwohner gemeldeten Fahrzeuge lassen sich abfragen, zusätzliche Dienstwagen schätzen, die Fahrzeuge von Beschäftigten und Kunden zählen.

Dem gegenüber steht der Bestand an legalen Parkmöglichkeiten: Garagen und private Stellplätze, Parkstreifen, Parkplätze und Parkhäuser. Fehlt der Kommune eigenes Personal, kann zur Parkraumuntersuchung auf spezialisierte Ingenieurbüros zurückgegriffen werden.¹⁵¹

Weitere Stichworte in diesem Zusammenhang sind auch die Fehlnutzung von Garagen und Stellplätzen sowie von Stellplatzsätzen zwar verlangte, aber nicht realisierte Parkplätze. Wurde von der Gemeinde mit den Eigentümern ein Ablösungsvertrag geschlossen, hat die Gemeinde damit in der Regel eine Verpflichtung über-

nommen. In Bayern ist dann Parkraumangebot zu schaffen oder es sind vorhandene Straßen vom ruhenden Verkehr zu entlasten,¹⁵² in anderen Bundesländern können auch Rad-, ÖPNV- oder Park+Ride-Maßnahmen mit diesen Ablösungsbeträgen gefördert werden.



Bild 61: Wo vorgesehene Parkplätze nicht ausreichen, wird Gehraum okkupiert.

Für den über private oder öffentliche Parkplätze hinausgehenden Bedarf muss der am Fahrbahnrand verfügbare Platz ausreichen. Sollte sich ein erhebliches Missverhältnis ergeben, kann es in Einzelfällen sinnvoll sein, in der Umgebung zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen, auch wenn dazu ein rechtlicher Anspruch nicht besteht. Solche zusätzlichen Parkmöglichkeiten, z.B. Quartiersgaragen, müssen weder kostenlos sein noch in der unmittelbaren Nähe des gewünschten Ziels liegen. Öffentliche Verkehrsmittel halten auch nicht direkt vor der Haustür.

**Für den Bedarf muss der am
Fahrbahnrand verfügbare
Platz ausreichen.**

Parkkonzepte

Beim Neubau von Siedlungen ist es üblich, ein zugehöriges Parkkonzept zu entwickeln. Aber auch im Bestand kann es notwendig sein, Parkkonzepte zu erstellen oder zu überarbeiten. Viele Straßen in Deutschland wurden in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts konzipiert, als Autos noch Luxusgegenstände waren und nur in geringer Zahl geparkt wurden.

¹⁴⁹ FGSV: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23), 2.1

¹⁵⁰ siehe z.B. FGSV: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23), 2.3

¹⁵¹ Beispiel: Parkraumuntersuchung für die Stadt Kiel: IKS - Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung: Kiel - Parkraumuntersuchung und -bewirtschaftung, Bericht: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/dokumente_ruhender_verkehr/ruhender_verkehr_kiel_bericht_band_1_20210917.pdf

¹⁵² Bayerische Bauordnung (BayBO), § 47

Anwohner haben ein berechtigtes und schützenswertes Interesse an der Einhaltung der Vorgaben aus § 12 Abs. 4 und 4a StVO durch den motorisierten Verkehr, da sie als Anwohner in besonderer Weise darauf angewiesen sind, ungehindert die Gehwege passieren zu können.¹⁵³



Bild 62: Viele Wohnstraßen sind nur für die Hälfte der heutigen PKW gebaut.

Parkkonzepte können beispielsweise dazu genutzt werden, Gebietsfremde von kritischen Straßen fernzuhalten: Mögliche Maßnahmen sind Bewohnerparken, (versenkbare) Poller oder Schranken. Parkkonzepte können auch verwendet werden, um Anwohner auf private Stellplätze zu zwingen, z.B. durch Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums.¹⁵⁴

In Ausnahmefällen, in denen Platz ohne Nachteile für Dritte verfügbar gemacht werden kann, können zusätzliche Parkflächen ausgewiesen oder vorhandene Parkflächen aufgestockt werden. Vielleicht gibt es auch schon private Parkhäuser, in die man Anwohner mit Sonderkonditionen locken kann, oder es lassen sich Quartiersgaragen bauen.

Weiterhin lassen sich legale Parkflächen schaffen, indem der benötigte Platz dem fließenden Autoverkehr weggenommen wird. Eine Möglichkeit ist es, Fahrbahnen schmaler zu machen oder von mehreren Spuren eine als Parkstreifen auszuweisen. In Wohngebieten kann man Einbahnstraßen einrichten, um Begegnungsverkehr zu vermeiden und dadurch eine komplette Spur zum Parken am Fahrbahnrand bereitzustellen.



Bild 63: Einbahnstraßen vermeiden Begegnungsverkehr und schaffen Platz für parkende Autos

Noch fortschrittlicher sind natürlich alle Maßnahmen, mit denen Stadtplaner und Stadtplanerinnen die eigentliche Ursache, nämlich zu viele private Autos, bekämpfen. Hierzu gehören alle Konzepte, mit denen Autonutzer dazu gebracht werden, alternative Verkehrsmittel wie den ÖPNV, das Fahrrad oder die eigenen Schuhe zu nutzen. Auch Carsharing-Systeme können zu einer Verminderung des Parkplatzbedarfs führen. Ein Carsharing-Stellplatz ersetzt bis zu 20 individuell genutzte Parkplätze und kann so den Parkdruck erheblich reduzieren.

Es empfiehlt sich, Parkkonzepte im Bürgerdialog zu entwickeln. Bewohner und Beschäftigte, Fußgänger und Autofahrer kennen die lokalen Gegebenheiten und haben deshalb meist Ideen, wie sich Probleme vor Ort beheben lassen.

Geschickte Straßengestaltung

Dass Autofahrer auf einem Gehweg parken, ist oft auch Nachahmung. Steht erst einmal ein Fahrzeug halb oder ganz auf dem Gehweg, kommen bald weitere hinzu. Der hinzugekommene Autofahrer denkt aus der Sicht des fließenden Verkehrs. Würde er korrekt am Fahrbahnrand parken, erschiene sein Auto als Hindernis für den übrigen Fahrbahnverkehr.

Dass Autofahrer auf einem Gehweg parken, ist oft auch Nachahmung.

¹⁵³ VG Bremen, 11.11.2021 – 5 K 1968/19

¹⁵⁴ gemäß § 6a Abs. 1 StVG – für eine ausführliche Diskussion siehe AGORA Verkehrswende: Rechtsgutachten „Öffentlicher Raum ist mehr wert“, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf

bauten verführen also dazu, teilweise auf dem Gehweg zu parken, um die Gasse für die anderen Fahrzeuge nicht einzuschränken.

Diesen psychologischen Effekt kann man bei der Straßengestaltung jedoch auch positiv nutzen, indem Einbauten derart vorgenommen werden, dass sie so weit in die Fahrbahn ragen, wie ein normales Fahrzeug breit ist. Dann wird schon unterbewusst klar, dass die Fahrgasse weiter links verläuft und man mit dem regelkonformen Parken am Bordstein nicht zum Verkehrshinderer wird.



Bild 64: Gehwegvorstreckungen verdeutlichen die Lage der Fahrgasse.



Bild 65: In die Fahrbahn gebaute Baumbeete sorgen für Stadtgrün und korrektes Parken.

Oft reicht es schon, wenn ein einziges Fahrzeug korrekt am Fahrbahnrand parkt oder ein Blumenkübel so auf die „Parkspur“ gestellt wird, dass die Fahrgasse 2 Meter vom Gehweg weg gelenkt wird. Besonders durch die Festlegung spezieller Parkplätze am Fahrbahnrand kann man diesen Effekt nutzen. Markieren Sie Ladebereiche¹⁵⁵, Carsharing-Stellplätze¹⁵⁶ o.Ä. immer auf der Fahrbahn, nie auf einem Gehweg.

Überall dort, wo gewünscht wird, dass Fahrzeuge am Fahrbahnrand parken, kann man mit geschickter Straßengestaltung das Gehwegparken vermeiden. Einbauten zur Verkehrsberuhigung, aber auch Gehwegvorstreckungen an Zebrastreifen, Ampeln oder sonstigen Querungen sollten immer so tief in die Fahrbahn ragen, dass das legale Parken am Bordstein attraktiver ist als das illegale Parken auf dem Gehweg.



Bild 66: Wer solche Baumbeete plant, muss sich nicht wundern, wenn Fahrzeuge auf dem Gehweg parken.



Bild 67: ... wer so Laternen platziert, auch nicht.

Umgekehrt haben Einbauten, die statt auf die Fahrbahn in die Gehwegfläche reichen, beispielsweise Baumbeete, genau die gegenteilige psychologische Wirkung. Hiermit wird unterbewusst signalisiert, dass diese Flächen sowieso nicht für den Gehweg gebraucht werden. Dann, so denkt der Autofahrer, kann man vor oder hinter dem Baumbeet auf dem Gehweg parken. Hier ist die Hemmschwelle deutlich niedriger, den Fußgängern Flächen zu nehmen statt anderen Autofahrern. Dass es verboten ist und Fußgänger den Platz zwischen Baumbeeten brau-

¹⁵⁵ Verkehrszeichen 230

¹⁵⁶ § 45 Abs. 1h StVO

chen, um z.B. Begegnungsverkehr auszuweichen oder die Straße zu überqueren, wird ignoriert.

Ein weiteres Beispiel für eine ungeschickte Straßengestaltung sind irritierende Gehwegpflaster. Um Leitungen oder Gehwegplatten vor Beschädigungen zu schützen, die von verbotenerweise Gehwege befahrenden oder beparkenden Fahrzeugen hervorgerufen werden, benutzen manche Gemeinden ein kleinteiligeres und stabileres Pflaster im Bereich der Bordsteinkante.

**Rechtlich ist eine
abweichende Pflasterung
kein Parkstreifen, denn die
Bordsteinkante begrenzt den
Gehweg.**



Bild 68: Abgesenkte Bordsteine und eine kleinteilige Pflasterung laden zum Falschparken ein. Sie stellen aber keinen Parkstreifen dar.



Bild 69: Gefordert ist eine kontrastierende Linie, welche die Parkfläche begrenzt.

Wird dann noch die Bordsteinkante abgesenkt, muss man sich nicht wundern, dass Autofahrer dies zum Parken missbrauchen. Rechtlich ist dies kein Parkstreifen, da ein unterschiedlicher Belag

keine Abgrenzung ergibt.¹⁵⁷ Parkstände sind mit Hochborden gegenüber Gehwegen abzugrenzen.¹⁵⁸ Die Bordsteinkante begrenzt den Gehweg.

Rechtlich ist es auch keine Parkflächenmarkierung, denn die muss einen deutlichen Kontrast aufweisen. Die optische Wirkung hingegen lässt eine Zweiteilung des Gehwegs entstehen.



Bild 70: Pfostenreihen helfen, aber enden irgendwann.



Bild 71: Gleichzeitig verengen Pfostenreihen den Gehweg.

Es ist nicht immer optisch attraktiv, kann aber effektiv sein, Gehwege so zu versperren, dass Fahrzeuge darauf gar nicht mehr parken können. Eingebürgert haben sich Reihen von Sperrpfosten am Bordstein.

Verwendet werden auch Blumenkübel, Sitzmöbel, Fahrradständer oder Grünstreifen. Zu beachten ist hierbei allerdings, dass der Gehweg weiterhin uneingeschränkt seine ursprüng-

¹⁵⁷ OLG Köln, 01.04.1997 – Ss 500/96 Z - 44 Z

¹⁵⁸ FGSV, „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) 6.1.5.2

liche Funktion erfüllen muss. Es ist schließlich wenig sinnvoll, ein bewegliches Hindernis (Falschparker) durch ein festes Hindernis (Blumenkübel) zu ersetzen.

Eingerissen ist leider auch die Unsitte, vielerlei KFZ-bezogene Infrastruktur auf den ohnehin schmalen Gehwegen unterzubringen: Schilder, Masten, Parkautomaten, neuerdings mehr und mehr Ladesäulen. All das suggeriert, dass Gehwege eine erweiterte KFZ-Nutzfläche seien und auch zum Parken missbraucht werden dürften.

Die technischen Richtlinien¹⁵⁹ berücksichtigen solche Zusatzanforderungen an die Verkehrsflächen, wozu auch Grünstreifen, Bänke oder Fahrradständer gehören, und verlangen hierfür Flächen, die neben dem eigentlichen Gehweg liegen. Besonders zu beachten ist, dass die in den Richtlinien vorgegebenen Normbreiten nicht unterschritten werden.

In bebauten Gebieten geben Fassaden oder Hecken vor, welche Fläche für sämtliche Arten von Verkehr verbleibt. Es kann dann sinnvoll sein, über Mischflächen nachzudenken, auf denen gelaufen, gefahren und auch geparkt werden darf. In einem solchen Fall können (schmale) Gehwege aufgelöst werden, und es lassen sich Parkflächen einrichten. Die einzige rechtlich korrekte Möglichkeit, Mischflächen auszuweisen, ist der „verkehrsberuhigte Bereich“ (Verkehrszeichen 325) mit Schrittgeschwindigkeit als maximal zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Parken nur auf markierten Flächen.¹⁶⁰ Wichtig dabei ist, dass der unmittelbare Eindruck allen Verkehrsteilnehmern klar macht, dass es sich um eine Mischzone und vollständig begehbare Fläche handelt. Dies gelingt in der Regel durch niveaugleichen Ausbau, ausnahmsweise durch Markierungen (Piktogramme, Verkehrszeichen, Spielfelder).

Verstöße konsequent verfolgen

Intelligente Maßnahmen zur Neu- und Umgestaltung von Straßen sowie Parkkonzepte können dazu beitragen, dass der Hang zum Gehwegparken gebrochen wird. Ihre Realisierung braucht aber Zeit.

Rascher wirkt eine konsequente Überwachung und Ahndung mit ausreichend Personal. Fahrzeugführer, die in den Schutzraum für Fußgänger eindringen, müssen leider erst wieder lernen, sich an das Parkverbot auf Gehwegen zu halten.



Bild 72: Konsequente Ahndung ist nötig, um Wiederholungstaten zu verhindern

Dass Überwachung und Ahndung des Gehwegparkens zwingende Maßnahmen sind, hat der Gesetzgeber unter anderem dadurch deutlich gemacht, dass Verstöße zu einem Eintrag im Fahreignungsregister und damit gegebenenfalls nach § 4 Abs. 5 StVG zum Führerscheinentzug führen. Schon bei drei „Punkten in Flensburg“ wird dem Verkehrssünder der Besuch eines Fahreignungsseminars nahe gelegt.¹⁶¹

Dass Überwachung und
Ahndung des
Gehwegparkens zwingende
Maßnahmen sind, hat der
Gesetzgeber dadurch
deutlich gemacht, dass
Verstöße zu einem Eintrag
im Fahreignungsregister und
damit gegebenenfalls zum
Führerscheinentzug führen.

¹⁵⁹ z.B. FGSV: „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA)

¹⁶⁰ Landtag von Baden-Württemberg, Petition 16/1262, Drucksache 16/5059

¹⁶¹ § 4a StVG in Verbindung mit § 42 FeV

Es ist deshalb erforderlich, dass Verstöße gegen das Parkverbot auf Gehwegen durch die Ordnungsbehörden konsequent geahndet werden. Andernfalls untergraben Kommunen ihre eigene Autorität und den Rechtsstaat als Ganzes.

Leider halten nur wenige Kommunen eine konsequente Ahndung für erforderlich. Eine Umfrage der Deutschen Umwelthilfe unter 104 deutschen Städten ergab 2023, dass nur in 26 Städten Gehwegparken „grundsätzlich“ geahndet wird.¹⁶² Zur gleichen Zeit wurde hoch emotional diskutiert, ob es sich bei den Fahrbahnblockaden durch Klimakleber der Letzten Generation um Fälle von Nötigung im Straßenverkehr handle. Ein User auf Twitter sah Parallelen zu den Gehwegblockaden durch Falschparker und schrieb bissig: „Anarcho-Chaoten der letzten Autogeneration haben Deutschlands Rathäuser gekapert: 78 der 104 größten Stadtverwaltungen sehen ‚Parkdruck‘ als übergesetzlichen Notstand, der zum illegalen Reifenkleben auf Gehwegen berechtigt.“

Gerade für Lokalpolitiker und für Entscheider in der Verwaltung ist die geänderte Rechtslage wichtig: Früher gültige Gründe für eine Duldung wie der Verweis auf Geringfügigkeit des Verstoßes oder auf das Opportunitätsprinzip können seit der StVO-Novelle zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern 2020 nicht mehr vorgebracht werden. Parken auf einem Gehweg ist – zumindest länger als eine Stunde oder bei Behinderung – ein schwerer Verkehrsverstoß, um deren Ahndung die Ordnungsbehörde nicht herumkommt.¹⁶³

Das VG Bremen betont, dass auch bei nichtbehinderndem Gehwegparken geahndet werden muss: „Wird bei ‚nur‘ verkehrsordnungswidrigem Parken auf Gehwegen ohne Verkehrsbeeinträchtigung nicht eingeschritten, stünden die Kläger faktisch rechtsschutzlos.“¹⁶⁴

Auch im Ordnungswidrigkeitenrecht sind gesetzwidrige Taten im Regelfall zu verfolgen. Jede Nicht-Ahndung braucht als Ausnahme eine Be-

gründung, die zu dokumentieren ist.¹⁶⁵ Mit einer kommunalen Dienstanweisung wirksame Rechtsvorschriften zu unterlaufen, ist mit dem Verfassungsprinzip des Gesetzesvorrangs unvereinbar.¹⁶⁶ Solche Dienstanweisungen widersprechen damit auch dem Willen der verordnungsgebenden Gewalt, die das Gehwegparken ganz bewusst und ohne Ausnahmeregelungen für bestimmte Restgehwegbreiten untersagte.¹⁶⁷ § 12 Abs. 4 und 4a StVO verbieten das nicht durch Verkehrszeichen oder Markierung erlaubte Parken auf der gesamten Breite des Gehwegs und auch nur für kurze Dauer.¹⁶⁸

Außer einem unberechtigten Aufschrei der Autofahrer spricht zusätzlich wenig dagegen, im Normalfall § 3 Abs. 4a BKatV anzuwenden, also von einem vorsätzlich begangenen Verkehrsverstoß auszugehen. Dass jemand versehentlich, also fahrlässig auf einem Gehweg parkt, weil z.B. eine abgesenkte Bordsteinkante als Parkerlaubnis verstanden wird, kommt vor, ist aber selten. Das Oberlandesgericht Düsseldorf hat schon 1995 festgestellt, dass „Parken auf dem Gehweg in der Regel nur vorsätzlich begangen werden kann“.¹⁶⁹



Bild 73: Es reicht nicht aus, Parkflächen zu markieren, wenn deren Einhaltung nicht kontrolliert wird.

Da in den seltensten Fällen der Verursacher des Parkverstoßes bekannt ist, muss die Behörde Verfahren einführen und einhalten, welche ein ordnungsgemäßes Bußgeldverfahren sicherstellen. Da Verkehrsordnungswidrigkeiten innerhalb von nur 3 Monaten verjähren (§ 26 StVG), ist

¹⁶² Deutsche Umwelthilfe (DUH): „Regelungen zur Duldung von Gehwegparken - DUH-Abfrage in 104 Städten nach Bundesland“, <https://www.duh.de>. Anzumerken ist, dass die Methodik der DUH bei dieser Umfrage zweifelhaft ist. Beispielsweise wurde negativ bewertet, wer auf die VwV-StVO verwies. Wurde stattdessen die Vorschrift wörtlich zitiert, wurde die Antwort positiv bewertet.

¹⁶³ BayObLG München, 06.05.2019 – 201 ObOWi 276/19

¹⁶⁴ VG Bremen, 11.11.2021 – 5 K 1968/19

¹⁶⁵ Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr, Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg, 11.05.2020 – Az. 4-38.51.1-00/1527

¹⁶⁶ Hölting, „Vollzugsdefizite beim illegalen Gehwegparken“, NZV 2022, 220

¹⁶⁷ BayObLG, 30.01.1975 – 1 Ob OWi 2/75

¹⁶⁸ BVerwG, 06.06.2024 – 3 C 5.23

¹⁶⁹ OLG Düsseldorf, 04.12.1995 – 2 Ss (OWi) 429/95 – (OWi) 97/95 III

Eile geboten. Dazu gehört es, innerhalb weniger Tage den Halter des Fahrzeugs zur Angabe des Fahrers aufzufordern.

Kann oder will der Halter den Fahrer nicht benennen, greift zumindest die Kostentragungspflicht nach § 25a StVG. Macht der Halter von seinem Aussageverweigerungsrecht Gebrauch, um den Fahrer, der den Parkverstoß begangen hat, nicht benennen zu müssen, so kann ihm gemäß § 31a StVZO das Führen eines Fahrtenbuchs vorgeschrieben werden.¹⁷⁰

Bei mehrfacher Weigerung sollte diese Maßnahme zum Regelfall werden. Dies ist bei Verkehrsverstößen, die zu einem Eintrag im Fahreignungsregister führen würden, zulässig¹⁷¹ und angemessen.¹⁷² Maßgeblich sei „die zukünftige Gefahrenabwehr unaufklärbarer Verkehrsverstöße“¹⁷³.

Verkehrsunterricht kann angeordnet werden, wenn dem Verkehrsteilnehmer Vorschriften zum Parken nicht hinreichend geläufig sind.

VGH München

Ein viel zu selten angewandtes Mittel der Straßenverkehrsordnung ist der verpflichtende Besuch eines Verkehrsunterrichts. Diesen kann nach § 48 StVO die Ordnungsbehörde jederzeit anordnen, um „die Sicherheit und Ordnung auf den Straßen durch Belehrung solcher, die im Verkehr Fehler begangen haben, zu heben.“¹⁷⁴ Dies gilt beispielsweise, wenn dem Verkehrsteilnehmer Vorschriften zum Parken nicht „hinreichend geläufig“ sind.¹⁷⁵ Vorhandenes oder vermeintliches Nichtwissen wird von vielen Verkehrsteilnehmern als Entschuldigung vorgebracht. Verkehrsunterricht ist dazu die geeignete Abhilfe. § 48 StVO kann laut VwV-StVO sogar

den Haltern von Fahrzeugen auferlegt werden, „welche die Bedeutung und Tragweite der Vorschriften nicht erfasst haben.“



Bild 74: Wer gewerblich Rollstuhlfahrer transportiert und trotzdem so parkt, für den ist Verkehrsunterricht zwingend erforderlich.

Die Straßenverkehrsordnung und die Bußgeldverordnung gelten unabhängig davon, welchen Teil des Gehwegs ein parkendes Fahrzeug belegt und wie breit der für Fußgänger verbleibende Teil des Gehwegs ist. Der Gehweg als Ganzes ist Schutzzone für Kinder, Senioren und alle anderen schwächeren Verkehrsteilnehmer. Eine verbleibende Restbreite kann höchstens zur Beurteilung herangezogen werden, ob schon bei kurzem Parken eine Behinderung vorliegt. Wie im Kapitel „Verbotenes Parken auf einem Gehweg“ ausführlich behandelt, verstehen Gerichte einen eingeschränkten Begegnungsverkehr als Kriterium für eine Behinderung. Liegt eine Behinderung vor, darf das Fahrzeug umgehend umgesetzt oder abgeschleppt werden.¹⁷⁶

Wiederholt sei: Seit der Novelle des Bußgeldkatalogs 2021 ist das Gehwegparken kein geringfügiger Verkehrsverstoß mehr. Eine konsequente Ahndung durch Ordnungsbehörde oder Polizei ist deshalb angebracht, angemessen und erforderlich.

¹⁷⁰ VG Trier, 20.12.2011 – 1 L 1538/11.TR

¹⁷¹ OVG NRW, 29.04.1999 – 8 A 699/97

¹⁷² BVerwG, 17.05.1995 – 11 C 12/94

¹⁷³ VGH Baden-Württemberg, 18.06.1991 – 10 S 938/91

¹⁷⁴ VwV-StVO zu § 48

¹⁷⁵ VGH München, 29.10.2014 – 11 ZB 14.1026

¹⁷⁶ OVG NRW, 20.12.2012 – 5 A 2802/11

Legales Gehwegparken behördlich anordnen

Im vorangegangenen Kapitel wurden Maßnahmen aufgezeigt, mit denen das illegale Parken auf Gehwegen vermindert oder verhindert werden kann.

Eine Maßnahme wurde dort nicht genannt, weil sie dem Grundprinzip der Trennung von Fahrbahn und Gehweg widerspricht: legalisiertes Gehwegparken. Diese Maßnahme verschlechtert die Funktion des Gehwegs als Bewegungs- und Schutzzone für Kinder, Senioren, Mobilitätseingeschränkte und alle anderen Fußgänger.

Nach der Straßenverkehrsordnung ist das Parken auf Gehwegen absolut und überall verboten, außer dort, wo es explizit erlaubt ist. Gerade Kommunen mit besonders uneinsichtigen Autofahrern könnten deshalb in Versuchung geraten, illegales Gehwegparken zu legalisieren, indem mit Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“) ein Teil des Gehwegs zu einem Parkstreifen umfunktioniert wird.

Fußgängerverbände wie FUSS e.V. fordern deshalb seit langem, diese Regelung aus der Straßenverkehrsordnung zu streichen und alle derzeit zu Parkflächen degenerierten Gehwege wieder uneingeschränkt dem Fußverkehr zur Verfügung zu stellen. Allerdings sind schon heute erhebliche rechtliche und technische Hürden zu überwinden, um Gehwegparken zu legalisieren.

Der Gesetzgeber hat dem Gehweg eine eindeutige Schutzfunktion zugewiesen. Kinder, Senioren und alle anderen Fußgänger sollen sich hier bewegen können, ohne einer Gefährdung durch Fahrzeuge ausgesetzt zu sein. Mit der Anordnung legalen Gehwegparkens wird der Gehweg dieser Schutzfunktion beraubt. Es sind deshalb nicht nur bauliche, sondern vor allem straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen einzuhalten, damit Parken auf einem Gehweg erlaubt werden kann.

In diesem Kapitel geht es deshalb um Bordsteinhöhen, lasttragende Oberflächen und Untergründe, Markierungen und vor allem um Mindestrestbreiten. Es ist offensichtlich, dass ange-

ordnetes Gehwegparken, wie wir es in vielen Städten heute finden, den geltenden Vorgaben oft nicht genügt.

Mit der Anordnung legalen Gehwegparkens wird der Gehweg seiner Schutzfunktion beraubt.

Beschränkung des fließenden Verkehrs

Grundlegend ist zunächst, dass Straßenverkehrsbehörden ermächtigt sind, Verkehrszeichen anzuordnen. Diese Ermächtigung und ihre Beschränkungen sind in § 45 der Straßenverkehrsordnung festgeschrieben.

Wie für jedes Verkehrszeichen, muss deshalb die Anordnung des Verkehrszeichens 315 insbesondere den Bedingungen des § 45 Abs. 9 genügen. Auch eine reine Parkflächenmarkierung ist in diesem Sinne ein Verkehrszeichen. In § 45 Abs. 9 stehen zwei Sätze, die es sehr zweifelhaft erscheinen lassen, ob eine rechtmäßige Anordnung von Verkehrszeichen 315 oder einer Parkflächenmarkierung auf einem Gehweg überhaupt möglich ist.¹⁷⁷

So verlangt der erste Satz dieses Absatzes 9, dass es „aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich“ ist, das Verkehrszeichen anzuordnen. Wie im Kapitel „Gehwege“ ausführlich beschrieben, fehlt es jedoch schon an einem Rechtsanspruch auf Parken im öffentlichen Raum. Wenn es also kein Recht zum Parken gibt, kann es auch kein zwingendes Erfordernis geben, Parken zu erlauben.

Noch restriktiver ist der dritte Satz aus § 45 Abs. 9. Dieser verlangt eine erhöhte Gefahrenlage, damit fließender Verkehr verboten oder auch nur beschränkt werden darf. Auch wenn

¹⁷⁷ detailliert dazu Müller/Rudolph: Rechtsproblem „Behördlich angeordnetes Gehwegparken“, NZV, 2/2025, 54

„fließender Verkehr“ gern als fließender Autoverkehr verstanden wird, stellt der Verkehrsfluss von Fußgängern „fließenden Verkehr“ dar. Das Bundesverwaltungsgericht betont: „Für den fließenden Verkehr sind die Fahrbahnen den Fahrzeugen, die Gehwege den Fußgängern zur hauptsächlichen Nutzung zugewiesen.“¹⁷⁸ Auch die Begründung zur letzten StVO-Novelle¹⁷⁹ betont, dass die Leichtigkeit des fließenden Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer gelte, also Fußgänger (und Radfahrer) eingeschlossen sind. Wird Fahrzeugen erlaubt, ganz oder halb auf dem Gehweg zu parken, so geht ein Teil des Gehwegs für den Fußverkehr verloren. Fußgängern steht dadurch nur noch eine schmalere Gehfläche zur Verfügung. Der fließende Fußgängerverkehr wird also beschränkt, was nach § 45 Abs. 9 Satz 3 eine besondere Gefahrenlage voraussetzt.

Mindestbreite des Rest-Gehwegs

In der Straßenverkehrsordnung und den zugehörigen Verwaltungsvorschriften wird nicht konkret in Zentimetern festgeschrieben, wie breit ein Gehweg sein soll.¹⁸⁰ Der Frage, welche Restbreite der Gehweg noch haben muss, wenn Gehwegparken in einem Bereich erwogen wird, also ob der fließende Fußgängerverkehr beschränkt wird, kann man sich auf drei Weisen nähern: über den Begriff der „Behinderung“, über die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung und über die Anwendung technischer Richtlinien. Alle drei Methoden kommen zum selben Ergebnis.

Im Kapitel „Verbotenes Parken auf einem Gehweg“ wurde gezeigt, dass die aktuelle Rechtsprechung „Behinderung des Fußverkehrs“ so definiert: Ein ungehinderter Begegnungsverkehr zweier Fußgänger, auch solcher mit Kinderwagen, ist nicht mehr möglich. Dann wird nicht nur ein erhöhtes Bußgeld fällig, sondern es darf auch abgeschleppt werden.

Wenn also ein eingeschränkter Begegnungsverkehr bereits eine Behinderung des Fußverkehrs darstellt, muss dieses Kriterium auch berücksichtigt werden, falls legales Gehwegparken erwogen wird.



Bild 75: Dieser extrem schmale Restgehweg zu einem barrierefreien Eingang widerspricht allen Vorschriften.

Fast identisch ist die Aussage zu Mindestbreiten, mit denen die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung festlegt, wann das Zeichen 315 (VwV-StVO „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“) oder eine Parkflächenmarkierung (VwV-StVO „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“) angeordnet werden darf:

„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.“¹⁸¹

**Das Parken auf Gehwegen
darf nur zugelassen werden,
wenn genügend Platz für
den unbehinderten Verkehr
von Fußgängern
gegebenfalls mit
Kinderwagen oder
Rollstuhlfahrern auch im
Begegnungsverkehr bleibt.**

VwV-StVO

Wieder wird also vorausgesetzt, dass Fußgänger, Kinderwagen und Rollstuhlfahrer sich ungehindert begegnen können müssen. Die VwV-StVO ist zwar keine Rechtsnorm, sondern eine innerdienstliche Richtlinie, aus der Bürger keine

¹⁷⁸ BVerwG, 06.06.2024 – 3 C 5.23

¹⁷⁹ Bundesrats-Drucksache 518/23

¹⁸⁰ Auf Vorschlag der Verkehrsministerkonferenz vom April 2021 soll dieser Mangel zumindest bei der Restgehwegbreite behoben werden.

¹⁸¹ Hervorhebung durch Autoren

unmittelbaren Rechte ableiten können. Allerdings ist die Verwaltung zur Wahrung des Gleichheitssatzes nach Art. 3 Abs. 1 GG verpflichtet und bindet sich demgemäß durch die pflichtgemäße Anwendung der Verwaltungsvorschriften selbst, da sie gleichgelagerte Fälle nicht ohne sachlichen Grund anders behandeln darf.¹⁸² Nur bei einem atypischen Sachverhalt darf von der VwV-StVO abgewichen werden.¹⁸³

Unabhängig von dieser speziellen Vorschrift verweist die VwV-StVO im Abschnitt über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen darauf, dass nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik verfahren werden soll. Den Stand der Technik in Bezug auf die Flächenbedarfe des Fußverkehrs stellen die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA) sowie die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) dar.¹⁸⁴

Diese Empfehlungen und Richtlinien sagen ebenfalls: „Zwei Fußgänger sollen sich begegnen können: Dies erfordert neben der zum Gehen benötigten Breite der beiden Fußgänger einen Begegnungsabstand. Zur Fahrbahn und zur Hauswand sind jeweils Sicherheitsabstände einzuhalten.“¹⁸⁵

Der ungehinderte Begegnungsverkehr zweier Rollstuhl-, Kinderwagen- oder Rollatorfahrer ist also wieder das einzuhaltende Kriterium. Anders als Gerichte und VwV-StVO nennen die EFA konkrete Maße: Für jeden Fußgänger wird eine Breite von 80 cm angesetzt sowie ein Begegnungsabstand von 20 cm.

Die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (HBVA) rechnen für Personen im Rollstuhl mit einem Breitenbedarf von je 90 cm¹⁸⁶, wodurch sich ein lichter Verkehrsraum, also ohne Laternen oder Verkehrszeichenträger, von mindestens 200 cm für Begegnungsverkehr ergibt. Die RASt setzen für Personen im Rollstuhl sogar

einen Breitenbedarf von 110 cm, die zulässige Maximalbreite eines elektrischen Krankenfahrstuhls¹⁸⁷, an.¹⁸⁸

Daraus ergibt sich für Begegnungsverkehr eine mindestens nutzbare Gehwegbreite von 180 cm laut EFA (200 cm laut HBVA). Zusätzlich zu dieser nutzbaren Gehwegbreite kommen auf beiden Seiten Sicherheitsabstände: auf der Hausseite wird ein Abstand von 20 cm verlangt, zu längs parkenden Autos ein Sicherheitstrennstreifen von 50 cm.¹⁸⁹

Das von den FGSV-Richtlinien genannte Maß für diesen Sicherheitstrennstreifen (50 cm) berücksichtigt, dass Fahrzeuge auf der Gehwegfläche ein- oder ausparken bzw. rangieren, dass Türen geöffnet werden und Personen ein- oder aussteigen sowie dass Ladung neben dem Fahrzeug zwischengelagert wird. Dies entspricht deutlich eher der Situation von Fußgängern als wenn, wie in den Vorschlägen der Verkehrsministerkonferenz¹⁹⁰, die Fahrzeuge als stehendes Hindernis betrachtet werden, zu dem ein Sicherheitsraum von 20 cm ausreichen würde.

In jedem Fall ergibt sich auf diese Weise nach EFA eine Mindestbreite des Rest-Gehwegs entlang von Hausfassaden von 250 cm (20+180+50 cm). Laut HBVA sind es noch mehr. Außerdem erhöht sich die von den Richtlinien verlangte Mindestbreite bei mehrgeschossiger Bebauung, bei Schaufenstern oder Vitrinen sowie in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen, also überall wo stärkerer Fußverkehr zu erwarten ist.

**Unter der Mindestbreite
nach EFA für den Rest-
Gehweg, welche entlang von
Hausfassaden 250 cm oder
mehr beträgt, kann Parken
auf einem Gehweg nicht
erwogen werden.**

¹⁸² OVG NRW, 23.08.2011 – 8 A 2247/10; VG München, 19.05.2017 – M 23 K 16.1536

¹⁸³ VG Hamburg, 28.01.2002 – 5 VG 4258/2000

¹⁸⁴ Für eine genaue Berechnung der in den Richtlinien geforderten Gehwegbreiten siehe Stuben/Rudolph: „Wie breit muss ein Gehweg sein?“, FUSS e.V., 2022

¹⁸⁵ EFA 2002, 3.2.1 Grundausrüstung

¹⁸⁶ HBVA 2010, 3.3.1 Seitenräume und Gehwege

¹⁸⁷ nach § 4 FeV und § 24 StVO

¹⁸⁸ RASt 06, 4.7 Fußgängerverkehr, soziale Ansprüche und Barrierefreiheit, Tabelle 4

¹⁸⁹ FGSV: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23), 4.3.1; RASt 06, 6.1.5.2

¹⁹⁰ <https://www.verkehrsmministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf>



Bild 76: Es gibt Gehwege, die so breit sind, dass Parken rechtlich erlaubt werden kann. Schön und urban ist es trotzdem nicht.

Diese Mindestbreite nach EFA, die entlang von Hausfassaden 250 cm oder mehr beträgt, ist das absolute Minimum, das für einen benutzbaren Gehweg erforderlich ist. Nur bei deutlich breiteren Gehwegen kann also angenommen werden, dass der fließende Fußgängerverkehr nicht im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO beschränkt wird. Nur dann kann überhaupt erwogen werden, Parken auf einem Gehweg zuzulassen.

Nach den „Richtlinien für die Markierung von Straßen“ (RMS) muss eine Markierung für aufgesetztes Gehwegparken dieses auf mindestens einem Meter Breite zulassen.¹⁹¹ Da unabhängig hiervon die oben dargestellte begehbare Breite von 250 cm beizubehalten ist, kann aufgesetztes Parken nach dieser Richtlinie überhaupt nur angeordnet werden, wenn der Gehweg baulich mindestens 350 cm breit ist.

Gesamtwürdigung erforderlich

Im März 2025 wurde die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung an vielen Stellen verändert.

Zum einen wurde die Relevanz der technischen Richtlinien für Gehwegbreiten noch einmal verdeutlicht. So heißt es jetzt: „Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich angemessen, wenn sie mindestens den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen.“¹⁹²

Insbesondere aber wurden die Vorgaben für die Anordnung von legalisiertem Gehwegparken erweitert. Dabei wurde der einleitende, oben ausführlich diskutierte Satz mit „darf nur“ unverändert beibehalten.

Es reicht nun aber nicht mehr, einfach nur die Zentimeterangaben zu vergleichen. „Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen.“

Dies bedeutet, dass eine Straßenverkehrsbehörde sich noch detaillierter mit den Verhältnissen vor Ort beschäftigen muss. So muss für jede, noch so kurze Verengung geprüft werden, welche Auswirkungen diese hat. Weiterhin ist zu prüfen, welche Ausweichmöglichkeiten es gibt.

Die Forderung, die Dichte des Gehwegverkehrs zu berücksichtigen, verlangt exakte und nachvollziehbare Messungen der Fußverkehrsstärke, auch natürlich zu Spitzenzeiten wie Schulbeginn, Markttag oder Fußballspiel. Mit der Dichte-Angabe soll das Maß der Beeinträchtigung des Fußverkehrs durch Beparken des Gehwegs ermittelt werden. Dies ist nur möglich, wenn Zahlen für unbeeinträchtigten Verkehr vorliegen. Diese wiederum lassen sich nur auf einem freien Gehweg ermitteln. Wo Fahrzeuge illegal parken, ist eine valide Aussage über die Fußverkehrsstärke bei einem freien Gehweg nicht möglich.

Was mit einem annehmbaren Verhältnis der vom Autoverkehr und der vom Fußverkehr in Anspruch genommenen Gehwegflächen gemeint sein könnte, dazu schweigt sich die VwV-StVO aus. Aus Sicht des Fußverkehrs und in Anbetracht der Schutzfunktion des Gehwegs ist selbstverständlich nur ein Verhältnis von 0% Parkfläche annehmbar.

Alle diese Prüfungen, die selbstverständlich rechtssicher zu dokumentieren sind, sollen nach dem Willen der VwV-StVO in eine Gesamtwürdigung einfließen. Der Arbeitsaufwand für die anordnende Behörde ist daher noch einmal erheblich gestiegen.¹⁹³

¹⁹¹ FGSV: Richtlinien für die Markierung von Straßen, Teil 2: Anwendung von Fahrbahnmarkierungen (RMS-2), 1980/1995, 4.1.3, Bild 59

¹⁹² VwV-StVO zu § 45, zu Absatz 1 bis 1e, Rn. 14e

¹⁹³ Detailliert dazu Müller/Rudolph: Rechtsproblem „Behördlich angeordnetes Gehwegparken“ – Update, NZV 2025, 257

Kein Bestandsschutz

Die seit 2009 in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung festgeschriebene Aussage, dass das Parken auf Gehwegen ausgeschlossen ist, wenn kein unbehinderter Begegnungsverkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern mehr möglich ist, ergänzt um die zusätzlichen, oben genannten Prüfungsvorschriften, gilt auch für alle bisherigen, älteren Anordnungen.

Für Verkehrszeichen gibt es keinen Bestandsschutz.¹⁹⁴ Ganz im Gegenteil: Straßenverkehrsbehörden sind verpflichtet, spätestens alle zwei Jahre eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen und dabei „die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu prüfen“.¹⁹⁵ Also auch für einen reibungslosen Ablauf des Fußgängerverkehrs.

Für Verkehrszeichen gibt es keinen Bestandsschutz.

MWEVW Hessen

Das VG Hannover erklärt: „Da es sich - wie ausgeführt - bei der Verkehrsregelung durch ein Verkehrszeichen um einen Dauerverwaltungsakt handelt, obliegt es der Behörde, die (fortdauernde) Rechtmäßigkeit der Regelung zu kontrollieren. Dem trägt auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Rechnung, indem sie zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO in ihrer Rn 29 bestimmt, dass die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und die Polizei gehalten sind, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Radverkehrsanlagen auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu überprüfen und den Zustand der Sonderwege zu überwachen.“¹⁹⁶

Spätestens bei einer solchen Verkehrsschau, an der unter anderem die Polizei teilnehmen muss und „ortsfremde Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer“ einzuladen sind, ist daher zu prüfen, ob angeordnetes Gehwegparken

noch den aktuellen Verwaltungsvorschriften und der aktuellen Straßenverkehrsordnung entspricht.

Kennzeichnung mit Zeichen 315

Obwohl bereits eine einfache Parkflächenmarkierung die Erlaubnis auslöst, auf dem Gehweg parken zu dürfen, verlangt die VwV-StVO, dass eine solche Markierung lediglich dort vorgenommen wird, „wo nur wenigen Fahrzeugen das Parken erlaubt werden soll; sonst ist die Anordnung des Zeichens 315 ratsam.“¹⁹⁷

Es sollte also grundsätzlich das Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“) aufgestellt werden. Da legales Parken auf einem Gehweg eine absolute Ausnahme darstellt, sollte der Bereich, in dem das Gehwegparken erlaubt ist, deutlich mit einem Anfang und einem Ende markiert werden (z.B. Zeichen 315-56 und 315-57).



Bild 77: Parkflächenmarkierungen ohne VZ 315 nur bei einzelnen Stellplätzen.

Da legales Parken auf einem Gehweg eine absolute Ausnahme darstellt, sollte der Bereich, in dem das Gehwegparken erlaubt ist, deutlich mit einem Anfang und einem Ende markiert werden.

¹⁹⁴ Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen: Landtagsdrucksache 20/2428, <http://starweb.hessen.de/cache/DRS/20/8/02428.pdf>

¹⁹⁵ VwV-StVO zu § 45, zu Absatz 3, IV „Überprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“

¹⁹⁶ VG Hannover, 17.01.2018 – 7 A 2194/16

¹⁹⁷ VwV-StVO zu Anlage 2, lfd. Nr. 74 Parkflächenmarkierungen

Da eine Kette geparkter Fahrzeuge ein Sichthindernis zwischen querenden Fußgängern und Fahrzeugführern darstellt, ist es aus Gründen der Unfallprävention wichtig, durch regelmäßige und ausreichend große Lücken Querungstellen zu schaffen.

Zusätzliche Markierung der Parkfläche

Damit die Mindestbreite des Rest-Gehwegs nicht unterschritten wird, empfiehlt es sich, bei Anordnung von Zeichen 315 zusätzlich eine Parkflächenmarkierung anzubringen. Das Parken auf dem Gehweg ist verboten, deshalb begrenzt eine Parkflächenmarkierung eindeutig, auf welchem Teil des Gehwegs geparkt werden darf. So wird dem Autofahrer und der Ordnungsbehörde klar angezeigt, bis zu welcher Begrenzung der Gehweg ausnahmsweise benutzt werden darf. Kein Teil eines geparkten Fahrzeugs darf in das Parkverbot hineinragen.¹⁹⁸

**Kein Teil eines geparkten
Fahrzeugs darf in das
Parkverbot hineinragen.**

z.B. VGH München



Bild 78: Parkflächenmarkierungen zeigen, welcher Teil des Gehwegs beparkt werden darf. Dieser Wagen parkt also verbotenerweise auf dem Gehweg.

Die Begrenzungslinie zum Rest-Gehweg ist wichtiger als eine eventuelle Begrenzungslinie zur Fahrbahn, da Fahrzeuge auf Parkstreifen zur Fahrbahn hin überstehen dürfen, zum Gehweg jedoch nicht.

Keine Freiheiten hat die anordnende Behörde bei der Frage, wie viel Raum zwischen Bordsteinkante und Markierung liegen muss. Hier gibt die VwV-StVO eindeutig vor, dass Markierungen nach den „Richtlinien für die Markierung von Straßen“ (RMS) auszuführen sind.¹⁹⁹ Jene Richtlinien verlangen, dass die Parkflächengrenze zwischen 1 m und 2 m von der Bordsteinkante liegen muss.²⁰⁰

Bauliche Voraussetzungen

Bevor Gehwegparken ausnahmsweise angeordnet werden darf, ist sicherzustellen, dass der Gehweg für die Last von Fahrzeugen geeignet ist.

Dazu verlangen die Verwaltungsvorschriften von den anordnenden Behörden, zu beachten, dass „die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.“ Zu prüfen ist unter anderem die Dicke des Unterbaus unter dem Gehweg, die Stärke der verwendeten Pflasterung sowie die Tiefe und Struktur unter dem Gehweg verlaufender Leitungen (Frisch- und Abwasser, Gas, Strom, Telekommunikation, ...).

Auch die Belastungsklasse von Schachtabdeckungen muss berücksichtigt werden. Unzureichende Schachtdeckel müssen gegebenenfalls ausgetauscht werden, damit sie überfahren werden können. Obwohl das Parken über „Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen“ nach § 12 Abs. 3 Nr. 4 StVO verboten ist, kann es nötig sein, kritische Zugänge zum Leitungsnetz baulich gegen Überparken zu schützen.

¹⁹⁸ z.B. VGH München, 21.12.2005 - 11 CS 05.1329; VG Berlin, 20.09.2007 - 11 A 884.06; VG Würzburg, 07.11.2012 - W 6 E 12.884

¹⁹⁹ VwV-StVO, IV. Allgemeines über Markierungen, Rn. 49

²⁰⁰ FGSV: Richtlinien für die Markierung von Straßen, Teil 2: Anwendung von Fahrbahnmarkierungen (RMS-2), 1980/1995, 4.1.3, Bild 59

Bordsteinhöhen

Als letzte Voraussetzung für die Zulässigkeit von Gehwegparken trägt die VwV-StVO den anordnenden Behörden auf, zu beachten, dass „die Bordsteine ausreichend abgeschrägt und niedrig sind“²⁰¹. Im gesamten Bereich, in dem Fahrzeuge auf dem Gehweg parken sollen, müssen deshalb gegebenenfalls die Bordsteine ausgetauscht werden.



Bild 79: Bordsteine müssen ausreichend abgeschrägt und niedrig sein. Ein Warnhinweis reicht nicht aus.

Das Absenken von Bordsteinen hat unter Umständen zusätzliche Konsequenzen, die bei der Anordnung des Gehwegparkens berücksichtigt werden müssen: Die Oberkante der Bordsteine bildet im Normalfall die Rückstauenebene bei Starkregenereignissen. Wird der Bordstein abgesenkt, so kann dies zur Folge haben, dass bei Starkregen anliegende Gebäude oder Grundstücke überschwemmt werden.

Ein völliger Verzicht auf Bordsteine, ein so genannter Niederbord-Gehweg, sollte auch aus verkehrsrechtlicher Sicht vermieden werden, da ohne Bordstein eine eindeutige Trennung von Fahrbahn und Gehweg nicht mehr gegeben ist. Die Trennung der Fahrbahn von den Seitenräumen muss deutlich erkennbar sein.²⁰²

Gehwegparken im Bestand anordnen

Soll auf einer vorhandenen Straße nachträglich mit Zeichen 315 oder einer Parkflächenmarkierung eine Parkerlaubnis auf dem Gehweg erteilt

werden, so muss geprüft und dokumentiert werden, dass die von § 45 Abs. 9 StVO und von der VwV-StVO genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Dies betrifft das zwingende Erfordernis und eine außergewöhnliche Gefahrenlage sowie die verbleibende Restbreite des Gehwegs (nach EFA nie weniger als 250 cm), Ausweichmöglichkeiten, Verengungen und Fußverkehrsstärken, weiterhin die bauliche Eignung von Unterbau, Oberfläche und Leitungsnetz sowie die Gestaltung der Bordsteine.

Im Bestand dürften diese Forderungen nur selten erfüllbar sein. Bei Neu- und Umbau einer Straße mit ausreichend breiten Gehwegen kann man gleich einen eindeutigen und vom Gehweg getrennten Multifunktionsstreifen anlegen.

Werden Gehwege im Bestand so umgebaut, dass entsprechend der oben aufgeführten Voraussetzungen legales Gehwegparken angeordnet werden soll, so kann es erforderlich sein, eine formale Bürgerbeteiligung mit einer Anliegerversammlung durchzuführen.

Dies ergibt sich beispielsweise in Nordrhein-Westfalen aus § 8a Kommunalabgabengesetz²⁰³ für den Fall, dass für den Straßenumbau von den Anliegern Straßenbaubeiträge gefordert werden.

Aber auch wenn es keine Pflicht zur Bürgerbeteiligung gibt, kann es für die Straßenbaubehörde sinnvoll sein, Anwohner frühzeitig in die Planungen einzubeziehen und dabei Wünsche und Anregungen der Bürger einfließen zu lassen. Hierbei sollten nicht nur Anlieger einbezogen werden, sondern auch Interessenvertreter von Geh- und Sehbehinderten, Senioren und Kindern.

Einflussnahme Betroffener

Beschließt eine Straßenverkehrsbehörde, auf einem Gehweg das Parken von Kraftfahrzeugen zuzulassen, so muss sie damit rechnen, dass die Einhaltung aller technischen und straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben durch Gerichte überprüft wird.

Anerkannte Behindertenverbände haben nach § 15 Behindertengleichstellungsgesetz ein Verbandsklagerecht gegen Verwaltungsakte, die gegen das Benachteiligungsverbot oder das Ge-

²⁰¹ VwV-StVO zu Anlage 2, lfd. Nr. 74 Parkflächenmarkierungen, auf die in VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen verwiesen wird

²⁰² RASl 06, 6.1.3 Borde und Rinnen

²⁰³ https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=10000000000000000448

bot der Herstellung von Barrierefreiheit verstoßen. Aber auch jedem Bürger stehen die Rechtsmittel des Widerspruchs gegen die „straßenverkehrsrechtliche Anordnung“ oder der Anfechtungsklage gegen die Anordnung eines Verkehrszeichens zur Verfügung. Allerdings sind Widerspruch und Klage in der Regel nur innerhalb eines Jahres nach Aufstellung bzw. Kenntnisnahme des Verkehrszeichens möglich²⁰⁴, und es besteht beim Widerspruchs- und Klageweg immer ein Kostenrisiko.

Ohne das Risiko einer Kostenübernahme kann der Bürger auch einen „Antrag auf Neuverbescheidung“²⁰⁵ stellen, wenn er mit der Anordnung von Verkehrszeichen (wie 315) nicht einverstanden ist. Dies gilt auch für Anordnungen im Bestand, idealerweise mit einem Vorschlag für eine rechtskonforme und verkehrssichere Alternativlösung.

Mit Verweis auf die Pflicht der Behörde, die Rechtmäßigkeit von Verkehrsregelungen regelmäßig zu prüfen, erklärt das VG Hannover: „Den von der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung Betroffenen ist daher auch nach Eintritt der Bestandskraft die Möglichkeit eröffnet, bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Überprüfung der durch ein Verkehrszeichen getroffenen Regelung zu stellen und dieses Begehren gegebenenfalls in der Form der Verpflichtungsklage gerichtlich weiterzuverfolgen.“²⁰⁶

**Den von der
straßenverkehrsrechtlichen
Anordnung Betroffenen ist
die Möglichkeit eröffnet, bei
der zuständigen Behörde
einen Antrag auf
Überprüfung der durch ein
Verkehrszeichen getroffenen
Regelung zu stellen**

VG Hannover

Nach einem entsprechenden Antrag prüft die Behörde, ob die bisherige Lösung noch den gesetzlichen Bedingungen entspricht, und muss sie gegebenenfalls anpassen. Gegen einen ablehnenden Bescheid sind dann Widerspruch oder Anfechtungsklage möglich.

Um nachvollziehen zu können, ob die Straßenverkehrsbehörde bei der Anordnung von legalem Gehwegparken korrekt vorgegangen ist und beispielsweise die Mindestbreite des Rest-Gehwegs nach EFA berücksichtigt hat, darf ein Bürger Akteneinsicht beantragen. Dies ist zulässig, wenn er eine Anfechtungsklage oder einen Antrag auf Neuverbescheidung vorbereitet.²⁰⁷

Da spätestens bei einer Klage vor dem Verwaltungsgericht sowieso die zur Entscheidung führenden Akten vorgelegt werden müssen, ist es für die Straßenverkehrsbehörde sinnvoll, bei der Anordnung von Verkehrsmaßnahmen wie dem Gehwegparken auf eine saubere und zweifelsfreie Dokumentation zu achten.

Personenbezogene Behindertenparkplätze anordnen

Nach § 45 Abs. 1b Nr. 2 StVO darf die Straßenverkehrsbehörde spezielle Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen kennzeichnen. Dazu gehören auch Parkmöglichkeiten für Einzelpersonen, die dann mit Verkehrszeichen 314 („Parkplatz“) oder 315 („Parken auf Gehwegen“) und dem Zusatzzeichen 1044-11 „Rollstuhlfahrer mit Parkausweis Nr. xxx“ sowie einer Parkflächenmarkierung für genau ein Fahrzeug beschildert werden.

Für die Genehmigung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes muss eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt sein. Unter anderem muss nachweislich Parkraummangel vorliegen. Es wird festgestellt, welche Entfernung zwischen Parkplatz und Wohnung überbrückt werden kann, und es darf in dieser zumutbaren Entfernung kein privater Abstellplatz vorhanden oder mit vertretbarem Aufwand errichtbar sein.²⁰⁸

Personenbezogene Behindertenparkplätze müssen nach DIN 18040-3 an den individuellen Bedürfnissen der behinderten Person ausgerich-

²⁰⁴ § 58 Abs. 2 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Die genaue Verjährungsdauer hängt davon ab, was in der Ablehnung des Widerspruchs steht. Es ist strittig, ob die Verjährung bereits mit dem Aufstellen des Verkehrszeichens beginnt.

²⁰⁵ Siehe dazu die Anleitung „Gegen angeordnetes Gehwegparken vorgehen“ (FUSS e.V.)

²⁰⁶ VG Hannover, 17.01.2018 – 7 A 2194/16

²⁰⁷ § 29 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

²⁰⁸ VwV-StVO zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

tet sein. Dies hat zum Beispiel Einfluss auf die Entfernung zwischen Parkplatz und Wohnung, aber auch auf den Zugang zum Parkplatz.

Bei Fahrzeugen, die selbst gefahren werden, sind auf der Fahrerseite ein Freiraum von 1,5 m Breite und eine höchstens 3 cm hohe Stufe erforderlich, damit die behinderte Person sicher ein- und aussteigen kann. Kann die behinderte Person nur als Beifahrer am Verkehr teilnehmen, ist der entsprechende Freiraum auf der rechten Fahrzeugseite nötig. Bei Heckeinstieg wird ein Freiraum von 2,5 m hinter dem Fahrzeug gefordert.

Diese Randbedingungen und die jeweils nötige Einzelfallentscheidung führen dazu, dass personenbezogene Behindertenparkplätze überproportional oft auf Gehwegen eingerichtet werden. Insbesondere die zu vermeidende Bordsteinhöhe wird gern dadurch gelöst, dass der Ausstieg gleich auf Gehweghöhe erfolgt. So vermeidet man den Aufwand für das Absenken des Bordsteins an dieser Stelle.

**Bei der Anordnung
personenbezogener
Behindertenparkplätze ist zu
beachten, dass die Regelung
dazu dient, vorhandenen
Parkraum zu reservieren und
dem Berechtigten dort ein
Sonderparkrecht
einzuräumen.**

Bei der Anordnung personenbezogener Behindertenparkplätze ist jedoch zu beachten, dass die Regelung dazu dient, vorhandenen Parkraum zu reservieren und dem Berechtigten dort ein Sonderparkrecht einzuräumen. Es ist deshalb in erster Linie davon auszugehen, dass nur dort ein Behindertenparkplatz eingerichtet werden kann, wo auch ein normaler Parkplatz möglich wäre.

Die Verwendung des Begriffs „Kennzeichnung“ [in § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 StVO] macht deutlich, dass den Straßenverkehrsbehörden nicht die Befugnis eingeräumt wurde zu ent-

scheiden, ob, wo oder in welchem Umfang entsprechende Parkmöglichkeiten eingerichtet werden sollen.²⁰⁹



Bild 80: Würde dieser Gehbehinderte wie vorgeschrieben parken, nämlich mit allen vier Rädern auf dem Gehweg, wäre jener komplett blockiert, und er könnte selbst nicht aus dem Auto aussteigen.

Insbesondere in Bereichen, in denen illegales Gehwegparken vorkommt oder sogar die Regel ist, müssen Straßenverkehrsbehörden darauf achten, dass illegales Verhalten nicht durch Anordnung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes legalisiert wird.

Wo angeordnetes Gehwegparken nicht möglich ist, kann auch kein personenbezogener Stellplatz auf dem Gehweg angeordnet werden. Er gehört dann an den Fahrbahnrand. Die einzige korrekte Beschilderung besteht aus Verkehrszeichen 314 („Parkplatz“) und Zusatzzeichen 1044-11 („Rollstuhlfahrer mit Parkausweis Nr. xxx“) sowie aus einer Parkflächenmarkierung für das Fahrzeug auf der Fahrbahn.

²⁰⁹ „Richtlinien für die Gewährung von Parkerleichterungen für behinderte Menschen“ (Anwendungshinweise des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration) – zitiert in Müller/Rebler, Das Recht des ruhenden Verkehrs, Beck, 2024

Die Einrichtung eines personenbezogenen Rollstuhlfahrerparkplatzes auf einem Gehweg sollte besonders begründet werden, da er gleichzeitig die Nutzbarkeit des Gehwegs für eben diesen Rollstuhlfahrer (und alle anderen) reduziert.

Es gibt nur sehr wenige Situationen, in denen ein Behindertenparkplatz ganz oder halb auf einem Gehweg angelegt werden muss, obwohl für die angrenzenden Parkmöglichkeiten das Gehwegparken untersagt ist. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass zulässiges Gehwegparken auf dem Sonderparkplatz Nachahmer dazu animieren wird, illegal ebenfalls auf dem Gehweg zu parken.



Bild 81: Es ist wenig einsichtig, wenn alle anderen auf der Fahrbahn parken müssen und nur der Gehbehinderte auf dem Gehweg parken darf.

Die Einrichtung eines personenbezogenen Rollstuhlfahrerparkplatzes auf einem Gehweg sollte besonders begründet werden, da er gleichzeitig die Nutzbarkeit des Gehwegs für eben diesen Rollstuhlfahrer (und alle anderen) reduziert.



Bild 82: Hier reicht die Restbreite nicht für einen Rollstuhl, geschweige denn für Begegnungsverkehr.

Wird ein ausnahmsweise auf dem Gehweg eingerichteter Sonderparkplatz nicht mehr benötigt, so ist nicht nur die entsprechende Beschilderung zu entfernen, sondern insbesondere auch die zugehörige Parkflächenmarkierung. Verbleibt die Parkflächenmarkierung auf dem Gehweg, so führt sie dazu, dass an dieser Stelle jedes andere Fahrzeug bis 2,8 t Gesamtgewicht legal parken darf. Dies dürfte in fast allen Fällen unerwünscht sein.



Bild 83: Wird beim Aufheben der Sonderparkfläche die Parkmarkierung gelassen, ist Gehwegparken an dieser Stelle erlaubt.

Irrtümlich verbleibende Parkflächenmarkierungen sollten bei der nächsten Überprüfung der angeordneten Verkehrszeichen, also der zweijährlichen Verkehrsschau, auffallen.²¹⁰

²¹⁰ VwV-StVO zu §45, zu Absatz 3, IV „Überprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“, 2a)

Fortschritte

Diese Broschüre soll bewirken, dass illegales Gehwegparken vermindert wird und dass legales Gehwegparken nur noch dort angeordnet wird, wo es den Fußverkehr nicht behindert.

In den obersten Etagen der Politik ist es inzwischen akzeptiert, dass die Fehlnutzung der für den Fußverkehr bestimmten Flächen massiv eingedämmt werden muss. Dies wird unter anderem durch die Erhöhung der Bußgelder klar gestellt.

In Kommunalpolitik, lokalen Verwaltungen und Aufsichtsbehörden ist diese Einsicht noch nicht überall angekommen, aber es werden – mal kleinere, mal größere – Verbesserungen sichtbar.

Erfreut durften wir beispielsweise feststellen, dass die in Bild 82 bemängelte Situation kurze Zeit nach Veröffentlichung der ersten Auflage dieser Broschüre durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde korrigiert wurde. Der im Bild gezeigte personenbezogene Sonderparkplatz war zuvor so auf dem Gehweg markiert, dass auf dem Restgehweg weder Begegnungsverkehr noch sicherer Rollstuhlverkehr möglich war. Jetzt ist der Parkplatz korrekt auf der Fahrbahn markiert.



Bild 84: Geänderte Markierung des Schwerbehindertenparkplatzes aus Bild 82.

Auch die in Bild 80 gezeigte Situation wurde zwischenzeitlich korrigiert.

Fortschritte bei Einsicht

Zunächst einmal ist festzustellen, dass in Medien und Verwaltung die Einsicht steigt, dass es sich beim Gehwegparken um ein massives Problem handelt, welches die Sicherheit der am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmer beeinträchtigt.

Beigetragen hierzu haben insbesondere die Beirichterstattung über die Bremer Gerichtsverfahren, aber auch Öffentlichkeitsarbeit von Organisationen wie dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sowie von Vereinen wie FUSS e.V., dem VCD oder der Deutschen Umwelthilfe.

Da es sich zwar um ein bundesweites, jedoch vor Ort zu lösendes Problem handelt, sind besonders Beiträge hilfreich, die von Lokalpolitikern oder Bürgern in die kommunale Diskussion eingebracht werden. So erreichten uns Protokolle aus der Lokalpolitik, welche Bürger zur Meldung von Problemstellen auffordern und damit zu Aktivität der zuständigen Verwaltung führten. Zitat „Man sei auf Eingaben aus der Bürgerschaft angewiesen und dankbar.“²¹¹

Geduldetes Gehwegparken

=

illegales Gehwegparken

Stadt Gießen

In vielen Kommunen wird verstärkt Öffentlichkeitsarbeit betrieben, um Autofahrer zu verkehrsgerechtem und fußgängerfreundlichem Verhalten zu erziehen. So findet sich im „Konzept für das Parken auf Gehwegen“ der Stadt Gießen die einprägsame Zeile „Geduldetes Gehwegparken = illegales Gehwegparken“, die von der Lokalpresse weiter verbreitet wird.²¹²

²¹¹ Mülheim an der Ruhr, Sitzung des Mobilitätsausschusses, 31.05.2022

Dass noch viel zu tun bleibt, zeigen Aktionen, mit denen der Einsicht von Politikern und Verwaltung nachgeholfen werden soll. So organisierten Aktive eine Demo gegen wildes Gehwegparken auf einem Straßenzug in Essen.²¹³



Bild 85: Demo gegen wildes Gehwegparken

Fortschritte bei der Ahndung verbotenen Gehwegparkens

Wie die Zusammenarbeit zwischen Lokalpolitik, Behörden und Aktiven ideal funktionieren kann, zeigt unter anderem die Ortsgruppe Wiesloch des VCD. Hier wurde in den Jahren 2022 und 2023 das Gehwegparken in einem ca. 1 km² großen Gebiet nördlich der Altstadt untersucht und neu geordnet.²¹⁴

Ausgehend von einer Bestandsaufnahme durch die Aktiven wurde eine aus Mitarbeitern der Verwaltung und Aktiven bestehende städtische Arbeitsgruppe eingesetzt, die zu den identifizierten Problemstellen Lösungsvorschläge erarbeitete. Teilweise wurden einseitige Halteverbote eingerichtet, angeordnetes Gehwegparken teilweise zurückgenommen, aber auch an einer Stelle neu eingerichtet, wo dies ohne Behinderung des Fußverkehrs möglich war.

Um die Bevölkerung mitzunehmen, verteilte die Arbeitsgruppe Flugblätter an Haushalte und Parkende mit der Aufforderung, an der Lösung mitzuarbeiten. Rückmeldungen flossen in die Planungen ein. Nach Abschluss der Neuordnung wurde das Gebiet mehrere Wochen lang

vom Ordnungsdienst verstärkt kontrolliert. Die Gehwege in dem Gebiet sind bis heute weitgehend frei von parkenden Autos. Offensichtlich haben sich die Menschen umgewöhnt.

Konsequent ist die Stadt Neu-Ulm: „Eine Duldung des Gehwegparkens, wie sie in manchen Anliegerstraßen zum Teil der Fall war, ist nicht mehr möglich. Die Stadtverwaltung hat die betroffenen Straßen in weiten Teilen dahingehend untersucht, ob das Gehwegparken legalisiert werden kann. Hierbei wurden die verbleibenden Restbreiten so ausgelegt, dass der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Kinder, Fußgänger, Rollstuhlfahrer) gewährleistet wird. Diese Überprüfung ergab, dass kaum eine Straße die erforderlichen Gehweg- und Fahrbahnbreiten aufweist, um ein angedachtes Gehwegparken unter diesen Gesichtspunkten zu ermöglichen. Die Verwaltung und die Polizei bitten die Bürgerinnen und Bürger um Verständnis für die Konsequenzen, die sich aus den verschärften Regelungen ergeben. Letztlich dienen sie dem Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer.“²¹⁵

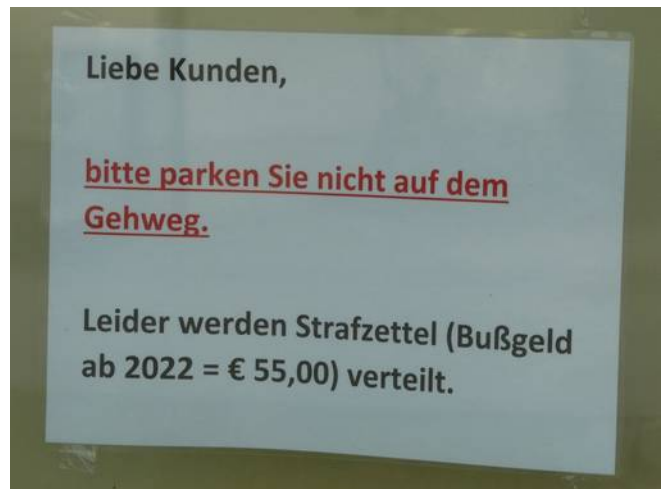


Bild 86: Auch ein solcher Kundenhinweis zeigt, dass manche Ordnungsbehörden konsequenter ahnden als früher.

Ebenfalls gut macht es die Stadt Rodgau. Hier werden Schritt für Schritt oder besser Straßenzug für Straßenzug Autofahrende informiert und zur Beachtung der Vorschriften angehalten. „Zunächst wendet sich die Ordnungsbehörde mit Hinweiszetteln und Postwurfsendungen an die Anwohnenden und gibt dabei einen Überblick zur Rechtslage. Über einen QR-Code können

²¹² Zitiert in Gießener Allgemeine: Das Ende der Duldung, 10.04.2025

²¹³ „Blaue Luftballons an Gehwegparkern“, mobiLogisch 3/24

²¹⁴ <https://bw.vcd.org/der-vcd-in-bw/wiesloch/staedtische-arbeitsgruppe-gehwegparken-ist-abgeschlossen>

²¹⁵ <https://nu.neu-ulm.de/buerger-service/leben-in-neu-ulm/verkehr/parken/gehwegparken/>

ausführliche Informationen zur Thematik aufgerufen werden. Wenn die Verkehrsteilnehmer nach entsprechender Information das Parken auf dem Gehweg nicht unterlassen, müssen Verwarngeldverfahren eingeleitet werden.“²¹⁶

Fortschritte bei angeordnetem Gehwegparken

Da historische Anordnungen erlaubten Gehwegparkens fast immer die erforderlichen Restbreiten des Gehwegs vermissen lassen, hat die Stadt Bonn 2022 im Zuge des vom Rat der Stadt angenommenen Bürgerbegehrens „Radentscheid“ eine „Sofortmaßnahme zur Wiederherstellung von Mindestbreiten auf Gehwegen“ beschlossen. Darin soll in einem ersten Schritt auf ca. 50 identifizierten Straßenabschnitten, auf denen Restbreiten von weniger als 1,5 m verblieben, das Gehwegparken nicht mehr erlaubt werden.²¹⁷ Wichtig ist, dass es sich dabei nur um eine Sofortmaßnahme handelt und nicht etwa alles über 1,5 m Restbreite für erträglich gehalten wird.

In Gießen wurden in ersten Straßen die Parkflächenmarkierungen auf dem Gehweg entfernt. Weil beim Parken am Fahrbahnrand die betroffenen Straßen nur noch einspurig befahrbar sind, wurden an einzelnen Stellen Halteverbote auf der Fahrbahn ausgesprochen, damit Gegenverkehr passieren kann. Dies geschah zunächst temporär, um die Lückengröße zu beobachten und gegebenenfalls nachzujustieren. In einer Übergangszeit von zwei Wochen bekamen Gehwegparker nur Hinweiszettel, kein Bußgeld.²¹⁸

Städte wie Karlsruhe oder Aschaffenburg hingegen nehmen zwar erlaubtes Gehwegparken zurück, wo nicht genügend Rest Gehweg verbleibt, erheben sich aber über die bundesweit vorgeschriebene VwV-StVO und vereinbaren individuelle Mindestmaße. So hält Karlsruhe einen Rest Gehweg von 1,6 m Breite für ausreichend und ordnet dementsprechend neue Parkflächen an.²¹⁹ Aschaffenburg ist etwas fußgängerfreund-

licher und verlangt 1,8 m freie Restbreite.²²⁰ Beides liegt noch deutlich unter den 2,5 m Mindestbreite aus den FGSV-Richtlinien.

Die Stadt Kiel hat konsequent zunächst einmal untersuchen lassen, wo im Stadtgebiet Gehwegparken erlaubt ist und wo es verboten ist, aber trotzdem praktiziert wird.²²¹ Danach soll in Schritten das Gehwegparken dort zurückgenommen werden, wo Parken auf der Fahrbahn problemlos möglich ist und wo Rest Gehwegbreiten unter 2,50 m verbleiben.

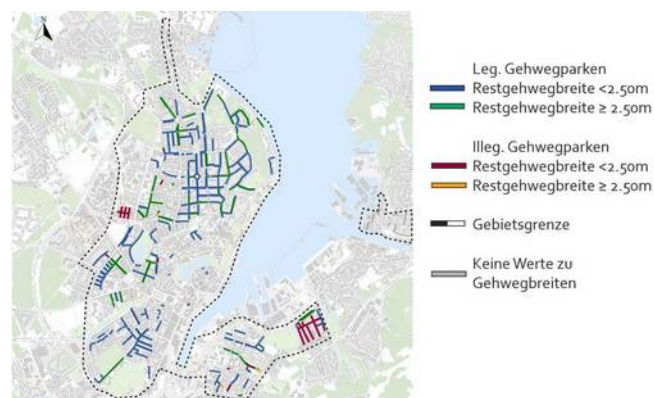


Bild 87: Parkraumuntersuchung zum Thema Gehwegparken (Landeshauptstadt Kiel/IKS)

Im „Mobilitätskonzept ruhender Kfz-Verkehr 2035“ führt die Stadt Kiel aus: „Im gesamten Stadtgebiet werden im Sinne der Barrierefreiheit wieder nutzbare Gehwegbreiten von 2,50 Meter sichergestellt, sofern diese baulich bestehen. Menschen mit körperlichen Behinderungen oder Personen mit Kinderwagen oder Kleinkindern sollen bestehende Fußwege uneingeschränkt nutzen können. Dies erfordert eine stückweise Rücknahme des Gehwegparkens. Das kann auch bedeuten, dass Parkmöglichkeiten auf einer Straßenseite ganz entfallen, damit weiterhin Ver- und Entsorgung, Feuerwehr und Rettungsdienst sicher Zugang haben.“²²²

Unter anderem wurden im Kieler Stinkviertel „Umparken-Tage“ durchgeführt.²²³ Dabei wurden beispielsweise Einbahnstraßen eingerichtet sowie illegale Schrägparkplätze auf Gehwegen

²¹⁶ Stadt Rodgau, Pressemitteilung 15.02.2022

²¹⁷ <https://www.bonn.sitzung-online.de/public/vo020?VOLFDNR=2004234>

²¹⁸ <https://www.giessener-allgemeine.de/giessen/in-der-giessener-gnauthstrasse-gnadenfrist-fuer-gehwegparker-parken-91892740.html>

²¹⁹ <https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/motorisierter-verkehr/gehwegparken>

²²⁰ <https://ris.aschaffenburg.de/Agendaitem.mvc/Details/88652686/26543381>

²²¹ IKS - Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung: Kiel - Parkraumuntersuchung und -bewirtschaftung, Bericht: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/_dokumente_ruhender_verkehr/ruhender_verkehr_kiel_bericht_band_1_20210917.pdf

²²² https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/_dokumente_ruhender_verkehr/kiel_konzept_ruhender_verkehr.pdf

durch legale Längsparkplätze auf der Fahrbahn, bei genügend Platz auch aufgesetzt auf dem Gehweg ersetzt. Gleichzeitig wurden als Ersatz zusätzliche Parkplätze geschaffen: In einer vom Berufsverkehr beanspruchten Straße wurde erlaubt, nachts am Fahrbahnrand zu parken; am nebenliegenden Kieler Innovations- und Technologiezentrum KITZ konnten Nachtparkplätze gegen eine geringe Gebühr angemietet werden.



Bild 88: Vorher-Nachher-Vergleich Kiel/Stinkviertel – wie breit Gehwege doch sind. (Landeshauptstadt Kiel)

Wenn auch Sie als Politiker, Sachbearbeiter oder Bürger feststellen, dass in Ihrer Kommune den Regeln widersprechende Parkplätze auf Gehwegen zurückgebaut werden oder dass verstärkt gegen illegales Gehwegparken eingeschritten wird, würden wir gern von Ihnen hören. Sie erreichen die Autoren über die Email-Adresse gehwegparken@fuss-ev.de oder die im Impressum genannten Kontaktdaten.

²²³ https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/mobilitaetskonzept_stinkviertel.php

Stichwortverzeichnis

Ablösungsvertrag.....	50	falsche Aufstellungsart.....	16
Abschleppen.....	24	Gewichtsgrenze 2,8 t.....	18
Absperrventile.....	19	Parken auf Gehweg.....	21f.
Akteneinsicht.....	38, 64	Schachtdeckel.....	19
Ampelanlage.....	26	Bußgeldkatalog-Verordnung.....	10
Anfechtungsklage.....	64	Bußgeldregelsatz.....	10
Anhänger.....	30	Bußgeldverfahren.....	10, 38, 40, 55
Anhörungsbogen.....	38	Carsharing.....	51
Anonymität.....	39	Datenschutz.....	38
Anwohner.....	43	Datenschutzgrundverordnung.....	38
Anzeige.....	37	Deutsche Umwelthilfe.....	55
anonyme.....	38	Dichte des Gehwegverkehrs.....	60
Aufsichtsbehörde.....	42, 44	Dienstanweisung.....	34, 46, 55
Aufstellung.....	15	DIN 18040-3.....	64
Ausnahmegenehmigung.....	31	DLAK 23/12.....	27
Aussageverweigerungsrecht.....	56	Dokumentation.....	64
Außendienst.....	41	Drehleiter.....	27
Ausweichmöglichkeit.....	60	DSGVO.....	38
Baumbeete.....	52	Duldung.....	32, 34, 42
Baustelle.....	28	E-Scooter.....	31
Begegnungsabstand.....	59	EFA.....	59
Begegnungsstelle.....	25	Einbahnstraßen.....	51
Begegnungsverkehr.....	23, 26, 58	Elektrokleinstfahrzeuge.....	11, 31
Begrenzungslinie.....	62	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen.....	59
Behindertengleichstellungsgesetz.....	35	Ermahnung.....	10
§ 15.....	63	Ermessen.....	33
Behindertenparkplatz.....	64	pflichtgemäß.....	33
Behindertenverbände.....	42	Ermessensausfall.....	34
Behinderung.....	23, 40, 58	Fachaufsichtsbeschwerde.....	42
Fahrverkehr.....	25	Fachverband Fußverkehr Deutschland.....	2
Belagwechsel.....	20	FAER.....	21
Bequemlichkeit.....	49	Fahrbahn.....	6
Bestandsschutz.....	61	Fahreignungsregister.....	21, 30, 54, 56
Beweis.....	38	Fahreignungsseminar.....	54
Beweisfoto.....	38	Fahrgasse.....	51
Bewirtschaftung.....	51	Fahrrad.....	31
Bewohnerparkausweis.....	8	Fahrspur.....	25
Bewohnerparken.....	8, 51	Fahrtenbuch.....	30, 56
BKatV.....	10	Fahrverkehr.....	
141.....	12	Behinderung.....	25
144.....	22	Fairness.....	45
151.....	12	Fehlnutzung von Garagen.....	50
2.....	11	Feuerwehr.....	26, 47
238.....	11	FGSV.....	59
52a.....	21	fließender Verkehr.....	6, 58
54.....	19	Flugblätter.....	45
§ 3 Abs. 4a.....	28, 55	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswe- sen.....	59
Bordsteinabsenkung.....	20, 63	Fotografieren.....	38
Bordsteinkante.....	6, 13, 53	Führerscheinentzug.....	54
Brandschutznachweis.....	47	Funktionsbeeinträchtigung.....	23
BT-KAT-OWI.....	10	FUSS e.V.....	2
Ziffer 7.1.....	29	Fußgängerzone.....	22
Bundesrecht.....	32	Fußverkehrsbeauftragte.....	41
Bundestag.....	7	Fußverkehrsstärke.....	60
Bürgerbeteiligung.....	63	Fußverkehrsstrategie.....	8
Bußgeld.....		Gebietsfremde.....	51
Fahren auf Gehwegen.....	11f.	Gefährdung.....	27, 40
		Gefahrenabwehr.....	30, 36, 47

gefährlicher Eingriff.....	47	Notweg.....	28
Gehweg.....	6	Null-Euro-Knolle.....	45
Be- und Entladen.....	11	Opportunitätsprinzip.....	33
Fahrverbot.....	11	Ordnungsbehörden.....	36
Freigabe.....	12	Ordnungswidrigkeit.....	
Halten.....	11	geringfügige.....	33
Überfahren.....	11	Gesetz.....	10
Gehwegbreite.....	59	OWiG.....	10
Gehwegpflaster.....	53	§ 47.....	33
Gehwegreinigung.....	11	§ 53 Abs. 1.....	36
Gehwegschäden.....	18	§ 56.....	10, 33
Gehwegvorstreckung.....	52	Parkausweis.....	31
Gemeingebrauch.....	8, 31	Parkbucht.....	24
Gerichtsverfahren.....	42	Parkdauer.....	40
Geringfügigkeitsgrenze.....	33	Parkdruck.....	9, 34, 49
Gesamtgewicht.....	18	Parken.....	
Gesamtwürdigung.....	60	aufgesetztes.....	13
Gesetzesvorrang.....	55	Fahrrad.....	31
Gewichtsbeschränkung.....	17	Parkflächenmarkierung.....	17, 53, 61, 66
Gewichtsgrenze.....	18	Parkkonzept.....	50
Gewohnheitsrecht.....	32	Parkraum.....	
Grundstückszufahrt.....	11	auf privaten Flächen.....	9
Grundtatbestand.....	21	Rechtsanspruch.....	8
Halbbordparken.....	13	Parkraumangebot.....	50
Halter.....	29, 56	Parkraumbedarf.....	50
HBVA.....	59	Parkscheibe.....	40
Heidelberg.....	44	Parkzeiten.....	8
Hierarchie.....	41	Personalmangel.....	36, 42
Hindernis.....	51, 54	Petition.....	42
Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen.....	59	Pflaster.....	53
Hydrant.....	19, 48	Pflasterlinie.....	13, 17
individuelles Recht.....	43	Politik.....	44
Kavaliersdelikt.....	44	Polizei.....	36, 47, 61
KBA.....	10	Poller.....	51, 53
Kennzeichen.....	39	Prioritätensetzung.....	36
KFZ-bezogene Infrastruktur.....	54	Privatanzeigen.....	39
Kinder.....		Privatgelände.....	30
Blickhöhe.....	48	Punkt in Flensburg.....	21
Fahrräder.....	7	Qualifizierte Verstöße.....	21, 39
verursachte Schäden.....	22	Quartiersgarage.....	50
Kinderfahrzeuge.....	22	Querparken.....	25
Klimakleber.....	55	RASt.....	59
kommunale Selbstverwaltung.....	44	Rechte behinderter Menschen.....	35
Kommunalpolizei.....	36	Rechtsanspruch.....	32
Kontrollfahrten.....	47	Parkplatz.....	49
Kostentragungspflicht.....	29, 56	Parkraum.....	8
Kraftfahrt-Bundesamt.....	10	Regelfall.....	10
Leitungen.....	19	Restbreite.....	58
Mängelmelder.....	36	Restgehwegbreite.....	34
Messung.....	60	Rettungsfähigkeit.....	47
Mindestbreite.....	35	Richtlinie.....	
Motorrad.....	30	Anlage von Stadtstraßen.....	59
Müllabfuhr.....	26	ruhender Verkehr.....	50
Nationale Fußverkehrsstrategie.....	8	RMS.....	60, 62
Neuverbescheidung.....	64	Rollstuhlfahrer.....	28, 64
Nichteingreifen.....	41	Rückstauenebene.....	63
Nichteinschreiten.....	32	Sachbeschädigung.....	12
Nichtwissen.....	56	Sachkundige.....	61
Niederbord-Gehweg.....	63	Sachstand.....	48

Sanktionsniveau.....	21	239.....	12, 22
Schachtdeckel.....	19, 48, 62	240.....	12, 22
Schadensersatz.....	19, 22, 25	241.....	12, 22
Schrägparken.....	25	242.1.....	12, 22
Schutzfunktion.....	6, 13	314.....	64f.
Schwerbehindertenparkausweis.....	31	315.....	15, 61
Senkrechtparken.....	25	anordnen.....	57
Sensibilisierung.....	44	Versicherungskennzeichen.....	30
Sicherheitsabstand.....	59	Versorgungsleitung.....	19, 62
Sicherheitsraum.....	7	Verständnis.....	36
Sicherheitstrennstreifen.....	59	Verursacherprinzip.....	9
Sichthindernis.....	62	Verwaltungshierarchie.....	42
Sonderparkrecht.....	65	Verwaltungsvorschrift.....	9
Sperrpfosten.....	53	Verwarnung.....	10
Starkregen.....	63	Verwarnungsgeld.....	10, 33, 39
Stehzeuge.....	8	Verwarnungsgeldobergrenze.....	21
Stellplatzsatzung.....	9, 50	Vorbildwirkung.....	24
Straße.....	6, 9	Vorsatz.....	28, 55
Straßenanliegergebrauch.....	8	VwV-StVO.....	9, 58
Straßeneinbauten.....	51	Parkflächenmarkierung.....	17, 58
Straßengestaltung.....	52	Verkehrsunterricht.....	56
Straßenverkehrsbehörde.....	42	Zeichen 315.....	58
Straßenverkehrsgesetz.....	9	Warnblinker.....	29
Straßenverkehrsordnung.....	9	Widerspruch.....	64
Straßenverkehrszulassungsordnung.....	30	Willkürverbot.....	42
StVG.....	9	Zeuge.....	38
§ 25a.....	29, 56	zGG.....	18
§ 26.....	55	Zieltermine.....	45
§ 4 Abs. 5.....	54	Zusatzzeichen.....	
StVO.....	9	1022-10.....	12
§ 12 Abs. 3 Nr. 4.....	19	1044-11.....	64f.
§ 12 Abs. 4.....	13		
§ 12 Abs. 4a.....	13		
§ 2, Abs. 5.....	22		
§ 45 Abs. 1b Nr. 2.....	64		
§ 45 Abs. 9.....	57		
§ 48.....	56		
StVZO.....	30		
§ 31a.....	30, 56		
SUV.....	18		
Tatbestandskatalog.....	10		
Tatbestandsnummer.....	10		
Überhangparken.....	25		
Ulm.....	45		
Umweltbundesamt.....	44		
UN-Behindertenrechtskonvention.....	35		
Unfall.....	12		
Verbandsklagerecht.....	63		
Verbesserungen.....	67		
Verengung.....	60		
Verjährung.....	55		
Verkehrsausschuss.....	42		
Verkehrsgefährdung.....	36		
Verkehrsministerkonferenz.....	7, 10		
Verkehrsschau.....	61, 66		
Verkehrssicherheit.....	36, 47		
Verkehrsüberwachung.....	41, 54		
Verkehrsunterricht.....	56		
Verkehrszeichen.....			

Parken auf Gehwegen – Sanktionen

Seit Ende 2021 gelten für das illegale Parken auf Gehwegen folgende Sanktionen.

Bußgeldregelsatz

Parken auf Gehwegen, fahrlässig, ohne Behinderung, für wenige Minuten	55€
---	-----

Länger als eine Stunde

Bei Bußgeldern ab 60€ wird ein Eintrag im Fahreignungsregister vorgenommen, ein „Punkt in Flensburg“:

Parken auf Gehwegen, fahrlässig, ohne Behinderung, länger als eine Stunde	70€ 1 Pkt.
---	------------

Mit Behinderung

Eine Behinderung liegt nach allgemeiner Rechtsprechung vor, wenn zwei Kinderwagen, Rollstühle oder Rollatoren nicht mehr aneinander vorbei passen, eine freie Gehwegbreite von 2,50m also unterschritten ist. Eine konkrete Behinderung muss nicht nachgewiesen werden.

Parken auf Gehwegen, fahrlässig, mit Behinderung, für wenige Minuten	70€ 1 Pkt.
Parken auf Gehwegen, fahrlässig, mit Behinderung, länger als eine Stunde	80€ 1 Pkt.

Bei Gefährdung oder Unfall

Werden Verkehrsteilnehmer gefährdet, weil sie z.B. auf die Fahrbahn ausweichen müssen, oder geschieht ein Unfall, erhöhen sich die Bußgelder auf:

Parken auf Gehwegen, fahrlässig, mit Gefährdung	80€ 1 Pkt.
Parken auf Gehwegen, fahrlässig, mit Sachbeschädigung/Unfall	100€ 1 Pkt.

Mit Vorsatz

Kennt der Autofahrer die Verkehrsregeln (Fahrschule) und verstößt absichtlich dagegen, so handelt er vorsätzlich. Bußgelder ab 60€ werden dann verdoppelt, Bußgelder unter 60€ erhöht.

Parken auf Gehwegen, mit Vorsatz, ohne Behinderung, für wenige Minuten	> 55€ 1 Pkt.
Parken auf Gehwegen, mit Vorsatz, ohne Behinderung, länger als eine Stunde	140€ 1 Pkt.
Parken auf Gehwegen, mit Vorsatz, mit Behinderung, für wenige Minuten	140€ 1 Pkt.
Parken auf Gehwegen, mit Vorsatz, mit Behinderung, länger als eine Stunde	160€ 1 Pkt.
Parken auf Gehwegen, mit Vorsatz, mit Gefährdung	160€ 1 Pkt.
Parken auf Gehwegen, mit Vorsatz, mit Sachbeschädigung/Unfall	200€ 1 Pkt.

Mitverantwortung des Halters

Der Halter eines Fahrzeugs ist verpflichtet, den Fahrer zu benennen, der einen Parkverstoß begangen hat. Kann oder will er das nicht, so trägt er die Kosten des Verfahrens. Gleichzeitig droht die Anordnung, ein Fahrtenbuch führen zu müssen.

In aller Kürze

- Ein Gehweg ist ein Verkehrs-, Aufenthalts- und Schutzraum für alle Fußgänger, in dem sie vor den Gefahren des Autoverkehrs sicher sein sollen. Dies gilt insbesondere für Kinder, Senioren und andere verletzte Verkehrsteilnehmer.
- Aus diesem Grund ist das Fahren, Halten und Parken auf Gehwegen überall verboten, wo es nicht ausdrücklich erlaubt ist.
- Da Gehwegparkverbote häufig missachtet werden, hat der Gesetzgeber die diesbezüglichen Regelungen mit der StVO-Novelle 2020 samt zugehörigem Bußgeldkatalog verschärft.
- Illegales Parken auf einem Gehweg ist nun ein schwerer Verkehrsverstoß, der bei Behinderung oder ab einer Parkdauer von einer Stunde mit einem Bußgeld von € 70 bis € 160 sowie einem Eintrag ins Fahrzeugsregister bestraft wird.
- Das bisherige häufige Dulden des Gehwegparkens unter Verweis auf einen geringfügigen Verkehrsverstoß oder das Opportunitätsprinzip ist spätestens jetzt nicht mehr rechtskonform.
- Die Anordnung von legalem Gehwegparken sollte grundsätzlich vermieden werden, da schon heute die hohen technischen und verkehrsrechtlichen Hürden nur selten einzuhalten sind.
- Politik und Verwaltung müssen im Interesse der verletzlichsten und in Innenstädten größten Gruppe im Verkehr Maßnahmen ergreifen, um illegales Gehwegparken zu verhindern und legales zu vermeiden.



Bild 89: Nicht so, ...



Bild 90: ... allenfalls so!